

ISSN 2494-5838

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

Partie 2

LOT-ET-GARONNE
Le Département



g. Comptes rendus des 8 ateliers

Atelier n°1

DEVIATION EST DE MARMANDE
Atelier thématique n°1 - Jeudi 12 novembre -15h-17h
Compte-rendu des échanges

Rappel du contexte

La situation sanitaire exceptionnelle a contraint le Département à réorganiser son dispositif de concertation dans le respect des contraintes définies (ateliers en présentiel limités à 10 personnes animateurs compris). Afin de permettre aux personnes qui s'étaient déjà inscrites lors de la réunion publique, via internet ou par téléphone, de participer à ces temps d'échanges mais également de permettre à de nouvelles personnes de se mobiliser, les 2 seuls ateliers initialement prévus ont été dédoublés en 8 sessions d'ateliers étalées sur 4 jours :

- Jeudi 12 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 17 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 24 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Jeudi 26 novembre – 15h-17h / 18h-20h

La répartition des participants par atelier s'est faite de façon arbitraire, par ordre alphabétique. Chaque participant avait néanmoins la possibilité de s'inscrire sur un autre créneau, si le 1^{er} proposé ne pouvait lui convenir. Une invitation nominative a été par la suite envoyée à chaque participant par le Département.

Étaient présents à ce premier atelier :

Pour l'équipe projet : - Serge Bouzerand, Département du Lot-et-Garonne - Frédéric Duhart, Ingerop - Isolde Rivas, Neorama	Pour les participants : - Alain Astre - Michel Bordes - Dominique Brunet - Nicole De Nardi - Jacques Duchezeaud - Jean-Pierre Stervinou
---	---

L'atelier s'est déroulé en 2 temps :

- un premier temps de présentation introductive pour rappeler le dispositif de concertation et les principaux points du projet de déviation
- un deuxième temps participatif d'échanges avec les participants sur les 2 thématiques

1- Rappel du dispositif de concertation

La concertation a commencé le 14 octobre avec une réunion publique. Elle reste ouverte durant 2 mois jusqu'au 14 décembre. Un dossier de concertation ainsi que des registres sont disponibles en format papier dans les 5 lieux de la concertation (mairies de Marmande, Virazeil et Saint-Pardoux-du-Breuil, sièges de Val de Garonne Agglomération et du Département), et en format numérique sur le site internet du Département. Ces registres permettent à chacun de s'exprimer librement sur le projet. Une adresse courrier et email sont également disponibles.

L'objectif visé par les ateliers thématiques est de traiter l'intégration de l'ouvrage sur le territoire à travers 2 thématiques : « intégration paysagère et gestion des nuisances » et « usages et mobilités ». La concertation est aussi le moment de signaler toutes les sensibilités sur le territoire et de faire des suggestions et des remarques sur des points qui n'auraient pas été pensés auparavant. La réunion permet ainsi de rassembler les avis de chaque usager(e) du territoire afin d'améliorer le projet.

2- Présentation du projet (cf diaporama)

Le projet de la déviation Est s'intègre dans la poursuite de la rocade, il est intégré au plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. La déviation nord-ouest a été mise en service en juin 2009. Le projet est inscrit depuis 20 ans dans les documents d'urbanisme.

Les objectifs sont les suivants :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (boulevards, radiales)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération
- Désenclaver le Tonneinquois et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité, dans le centre de Marmande mais aussi sur tout le tracé
- Prendre en compte et développer les liaisons douces (piétons, cyclistes)

Concernant le calendrier prévisionnel du projet : les études préliminaires dont celles relatives aux trafics ont eu lieu en 2019. La phase de concertation se déroule jusqu'à la fin de l'année (14 décembre 2020). L'enquête publique est envisagée en 2021. L'année 2022 sera consacrée à l'obtention des autorisations administratives, au développement du projet global et aux consultations des entreprises. Les travaux pourront alors se dérouler en 2023, pour une mise en service fin 2024.

La route concernée sera une 2x1 voie, la vitesse y sera limitée à 80 km/h, comme c'est déjà le cas sur les autres portions de la rocade. Il n'y aura aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher, située dans la continuité du tracé.

Trois secteurs de variantes d'aménagement ont été identifiés :

- 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 serait 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.

Parmi les impacts sur l'environnement dont les études sont en cours, on distingue trois types d'impacts :

- Les impacts sur l'environnement physique : notamment la question de la gestion des eaux pluviales avec la création d'un réseau d'assainissement spécifique. Un recours préférentiel à l'infiltration des eaux est étudié, et une attention particulière est accordée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.
- Les impacts sur le milieu naturel : l'inventaire écologique de la faune et de la flore ont permis de définir des espèces protégées. La stratégie ERC (éviter, réduire, compenser) sera appliquée.
- Les impacts sur le milieu humain : il s'agit de l'intégration paysagère et architecturale (pour lequel un architecte et un paysagiste sont présents), du maintien des accès pour les riverains, du traitement des nuisances sonores, et enfin de la prise en compte des déplacements doux.

3- Échanges avec les participants

▪ Remarques générales

Sur la prolongation de la concertation en raison de la crise sanitaire

Les participants s'interrogent sur le calendrier de la concertation, et sur son éventuelle prolongation en raison de la crise sanitaire actuelle et les mesures de confinement.

Le Département maintient la concertation prévue sur une durée de 2 mois jusqu'au 14 décembre. Il est précisé 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.

Enfin, la clôture de la phase de Concertation ne signifie pas la fin des échanges. Le Département s'est en effet engagé à poursuivre ces temps de dialogue avec des riverains intéressés par la démarche et ce jusqu'à l'étape formalisée de l'enquête publique, au cours de laquelle, les riverains pourront, sous couvert du Commissaire Enquêteur, faire part de leurs observations.

Sur l'objectif de l'atelier de concertation.

Un participant s'interroge sur l'objectif de l'atelier de travail alors que le projet semble déjà défini.

Le Conseil départemental explique que les ateliers sont organisés en amont pour aider à définir le projet le plus acceptable possible. En effet, l'objectif de la démarche est de concevoir le projet le plus en phase possible avec les habitants et le territoire. Dans cette optique,

L'atelier participatif est là pour recueillir les remarques et les avis des participants. Le Département étudiera et prendra en compte au maximum les suggestions et propositions. Certaines ne pourront être acceptées mais le Département justifiera ses décisions.

Sur la communication autour de la concertation

Une participante souligne que certaines personnes ne sont pas au courant du projet et que beaucoup de personnes âgées n'ont pas accès à Internet pour participer.

Sur ce point, Neorama rappelle qu'un dispositif de communication a été déployé par le Département (affichage, boitage, communiqué de presse...) pour annoncer la concertation et que des registres sont disponibles en mairie, en plus des registres dématérialisés disponibles sur internet.

Sur le tracé proposé

Plusieurs participants sont venus pour discuter explicitement du tracé. C'est notamment le cas des riverains du hameau de Cramat, très en colère d'être autant exposés au bruit et au trafic. Pour les participants, le projet de la rocade date de 1998, il s'agit donc d'un projet daté qui ne correspond plus aux besoins d'aujourd'hui et certainement encore moins à ceux de demain.

Le Département souligne que le tracé ne peut pas être modifié, car inscrit depuis longtemps dans les documents d'urbanisme. De plus, le tracé doit représenter une alternative concurrentielle aux itinéraires empruntant les boulevards afin de garantir le report de trafic des boulevards sur la rocade.

Plusieurs participants demeurent opposés au tracé, car directement impactés à proximité de leurs habitations. Une participante souhaite que la rocade débouche au droit de Saint Pardoux du Breuil plutôt que sur la rue Hélène Boucher où les lotissements sont nombreux.

Les participants demeurent en désaccord avec le projet, puisque le tracé ne peut pas être modifié. Une participante notamment s'inquiète sur la dévaluation du prix de sa maison. Les participants réaffirment leur refus du projet et demandent la modification du tracé.

Sur l'opportunité du projet de déviation

Un participant demande l'avantage principal du projet global.

Le cabinet Ingerop explique qu'il s'agit avant tout de sortir les flux de transit (VL et PL) du centre-ville de Marmande ; principe même d'une déviation. Pour satisfaire à cet objectif, le projet se déroule donc dans la continuité de la déviation Nord-Ouest afin d'assurer le bouclage du contournement de Marmande. L'opération s'inscrit également dans un projet d'aménagement du territoire visant notamment au rééquilibrage du développement économique de l'agglomération dans sa partie Est.

▪ 1^{ère} thématique : « intégration paysagère et réduction des nuisances »

La première partie de l'atelier consistait à diagnostiquer les sensibilités le long du tracé aussi bien concernant l'intégration paysagères que les nuisances sonores. Pour cela des plans du

projet ont été proposés aux participants, ainsi que des exemples d'aménagements d'intégration paysagère et de mesures de réduction du bruit dans le but de recueillir les réactions. Nous proposons la synthèse des remarques écrites et orales des participants ainsi que les réponses apportées par le Département et le bureau d'études Ingerop.

Le trafic sur le premier tronçon de la rocade (rue Hélène Boucher) soulève des inquiétudes chez les participants.

Ingerop rappelle que des études ont montré une projection d'environ 7 500 véhicules par jour sur la rocade, cumulés sur les deux voies (soit 3 750 véhicules par voie). Toutefois ce chiffre correspond au tronçon le plus chargé de la rocade. Sur la rue Hélène Boucher, le trafic serait plutôt de l'ordre de 5 500 véhicules/jour (cumul des deux sens de circulation). La configuration de la rue permet d'accepter un tel niveau de trafic.

Concernant la nuisance sonore, il est démontré en effet que le bruit augmente avec la vitesse des véhicules. Il est rappelé que sur ce tronçon de la rue Hélène Boucher situé en agglomération, la vitesse sera limitée à 50 km/h.

Concernant les solutions techniques contre les nuisances sonores au niveau de la rue Hélène Boucher et du hameau de Cramat

Ingerop explique que dans le cadre du projet, une obligation réglementaire impose de contenir le niveau sonore à l'arrière du tronçon (à un niveau de 60 décibels le jour et 55 décibels la nuit).

La rue Hélène Boucher est un cas particulier où cette réglementation ne s'applique pas : en effet le maître d'ouvrage n'est pas tenu de mettre en place des infrastructures anti-bruit sur des infrastructures déjà existantes. Techniquement, il est possible néanmoins d'étudier des solutions sur la rue Hélène Boucher. Il y a une contre-allée séparée de la rue par un terre-plein : on pourrait envisager des installations sur celui-ci comme des écrans anti-bruit. Il pourrait s'agir de dispositifs réfléchissants, ou absorbants du son.

A titre d'information, le niveau sonore actuel des riverains les plus proches de la rue Hélène Boucher est situé entre 50 et 55 dB(A).

Un participant demande si les dispositifs sont d'un seul tenant, ou si une brèche permettrait de conserver l'accès des riverains au centre commercial.

Ingerop explique que techniquement il est envisageable d'établir une brèche entre les écrans anti-bruit pour rejoindre le centre commercial ; toutefois, le son y passerait également donc la protection phonique ne jouerait plus son rôle. De plus, envisager des murs en chicane prendrait de la place et nécessiterait plus d'emprise.

Le Département est sollicité sur l'impact de la présence du remblai pour le passage de la rocade au-dessus de la voie ferrée et sur les niveaux sonores au-dessus et en-dessous du pont-route.

Ingerop précise les modalités des études acoustiques : des mesures sont faites sur le niveau de bruit perçu aujourd'hui à partir de différentes habitations riveraines grâce à un sonomètre. Puis une modélisation numérique des données obtenues permet de modéliser les protections acoustiques nécessaires au respect de la réglementation pour un niveau de trafic projeté à 20 ans. Dans ces études, il est pris en compte la totalité des bâtiments, y compris le niveau sonore



à chaque étage. Beaucoup de paramètres comme le revêtement de la chaussée, le bruit du roulement des véhicules sont pris en compte.

Dans le cas du pont de franchissement de la voie ferrée, Ingerop explique que le son monte. De ce fait, la présence du pont atténuerait donc légèrement le bruit émis par la rocade.

Deux participants s'inquiètent de la future trajectoire des camions qui vont aux serres de Perrinot depuis la rue d'Escanteloup. Les riverains vivant à côté du rond-point (hameau de Cramat) s'inquiètent du double trafic devant chez eux. Ils s'indignent d'être en première ligne du passage des camions, en plus des nuisances issues du pont-route de la rocade.

Ingerop explique que les camions pourront emprunter la voie communale n°15 et déboucher sur la RD 299 en face du hameau du Cramat au niveau d'un carrefour aménagé. Toutefois, le trafic des camions ne constituera pas la plus grosse part du trafic modifié par le projet, et l'isolation au bruit du hameau de Cramat est prévue dans le respect de la réglementation.

Ces éléments de réponse ne satisfont pas les interlocuteurs.

Les participants s'interrogent sur l'intégration paysagère et la perception visuelle depuis les habitations du pont-route situé au-dessus de la voie ferrée.

Ingerop précise que celui-ci s'élèvera à 7 mètres de hauteur. Au vu du faible espace disponible entre les serres, il y aura des murs/talus visibles depuis le hameau de Cramat.

Des participants suggèrent la possibilité de faire des murs végétalisés.

La réponse avancée est qu'il existe effectivement des spécialistes sur le sujet : c'est une proposition qui est techniquement faisable. La végétalisation n'ayant pas été envisagée par l'équipe, cette proposition sera analysée en compte, au regard notamment des contraintes financières qu'elle suppose.

Une résidente de la rue Saint-Exupéry ne parvient pas bien à se représenter les murs végétaux, mais concède qu'elle les préférerait à des murs de béton.

La question est aussi soulevée par les participants concernant les dispositifs de piège à son.

Le Département confirme que ce sont des dispositifs envisageables.

Un riverain indique que les serres Perrinot répandent quelques fois par an une poudre blanche qui impacte les toitures des véhicules et qui, dans le futur, concernera aussi les véhicules circulant sur la rocade.

Cette information sera vérifiée. L'entreprise dispose normalement des autorisations pour leurs pratiques et elle devra probablement consulter le Conseil Départemental pour le survol de la déviation une fois celle-ci en service.

Concernant l'aménagement de talus pour l'intégration paysagère de l'ouvrage.

Les participants sont interrogés sur leurs avis mais ces derniers ne parviennent pas à visualiser les hauteurs proposées.

Le long de la route de Gontaud, il semble difficile d'empêcher les nuisances sonores, selon un participant.

La réponse apportée est qu'il existe des solutions techniques pour répondre aux normes en vigueur pour la gêne générée par le trafic propre à la déviation : tout est étudié et les seuils ne seront pas dépassés.

▪ **2^{ème} thématique : usages et mobilités**

Cette partie traite des déplacements et des fonctionnalités du projet. Elle vise à faire le recensement des principaux usages (déplacement doux) et mobilités le long du tracé. Elle expose aussi les rétablissements envisagés secteur par secteur et les variantes d'aménagement en incluant le maintien des mobilités douces.

• **Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC 15/rue d'Escanteloup**

Au niveau de la rue d'Escanteloup, M. Bordes explique qu'à l'époque de la création de son entrepôt frigorifique, il avait dû créer une contre-allée le long de sa propriété pour faire sortir les camions plus loin, pour des raisons de sécurité. Cette réalisation avait représenté des coûts élevés. Il explique que le carrefour prévu dans le projet sur l'avenue René Cassin (RD 299) en face du hameau du Cramat comporte des problèmes de sécurité. Il pense qu'il serait préférable d'agrandir le rond-point du Conforama en y créant une cinquième branche, et en utilisant une partie du fossé et dénonce l'utilisation du fossé de rétention communal par les Serres Perrinot.

Ce giratoire est un point de désaccord important, car les résidents du hameau de Cramat ne souhaitent pas d'une cinquième branche au rond-point qui se situe près de chez eux car cela générerait des nuisances supplémentaires.

Le Département s'engage néanmoins à étudier en détail une solution de type giratoire plus grand à cinq branches.

M. Bordes est en faveur de la variante 2 pour le secteur de la rue d'Escanteloup (rétablissement de la rue d'Escanteloup sous un ouvrage d'art dédié), ce qui serait plus simple pour les camions circulant entre les entreprises car cette variante permet de conserver le tracé droit de la rue d'Escanteloup. Cette solution présenterait moins de nuisances que la variante 1.

La discussion avec les participants fait ressortir que la rue d'Escanteloup comporte aujourd'hui de nombreux problèmes de survitesse. Quelle que soit la variante choisie, elle prendra en compte ces problèmes de sécurité. Le Département concède que la variante 2 facilite davantage la circulation locale notamment des poids lourds. Toutefois, la variante 1 en modifiant le tracé de la rue d'Escanteloup permettrait de fait une réduction des vitesses. Il est signalé que dans le cas de la variante 1, une attention devra être portée aux nuisances sonores sur les maisons riveraines.

Au niveau du hameau de Cramat, le sujet de la mise en sécurité du hameau et ses problématiques de déplacements cycles et piétons est abordé. Un participant suggère l'installation d'un miroir réfléchissant entre la sortie du hameau et l'avenue René Cassin pour voir les voitures arriver.

Une solution beaucoup plus pérenne sera envisagée à ce souci qui n'avait pas été reçu auparavant.

A côté de la contre-allée pour les voitures, une participante suggère de faire une piste cyclable/piétons.

Pour relier le hameau au centre commercial, la possibilité d'une passerelle ou d'un ouvrage souterrain avec rampe d'accès pour franchir la rocade est envisagée. Ingerop envisage aussi

de prendre en compte les traversées piétonnes existantes au niveau des ronds-points actuels, afin de les maintenir pour les usager(e)s.

Les différentes traversées piétonnes de la rue Hélène Boucher doivent ainsi être revues en profondeur.

- **Secteur 2 : rue Jean Mermoz**

Au niveau de la rue Jean Mermoz, une desserte giratoire est envisagée avec des traversées piétonnes et cyclistes.

M. Bordes ne voit pas l'intérêt majeur de mettre un rond-point à cet endroit-ci. Il risquerait notamment d'augmenter le trafic sur la rue Jean Mermoz, ce qui paraît incompatible avec la présence du collège proche. Il suggère de décaler le rond-point avant la rue Jean Mermoz, en passant par les terrains agricoles aujourd'hui en zone inondable.

Le Département confirme que cette solution a été étudiée, mais écartée lors du premier Comité de pilotage sur le projet car elle nécessitait la construction d'un grand linéaire de route sur des terrains inondables.

- **Secteur 3 : rue Saint-Exupéry /rue Charles Gounod**

Concernant le secteur 3, la rue Saint-Exupéry sera fermée. Il y a deux variantes concernant la rue Charles Gounod.

Selon un participant, la variante 1 de rétablissement de la rue Charles Gounod (rétablissement sans échange au-dessus de la rocade) semble davantage adaptée à la fluidité de la rocade, mais il s'agirait d'évaluer son impact visuel pour les maisons riveraines.

Le Département remercie les participants pour leur présence et invite chacun(e) à continuer de s'exprimer sur les registres mis en place pour la concertation.

DEVIATION EST DE MARMANDE
Atelier thématique n°2 - Jeudi 12 novembre - 18h-20h
Compte-rendu des échanges

Rappel du contexte

La situation sanitaire exceptionnelle a contraint le Département à réorganiser son dispositif de concertation dans le respect des contraintes définies (ateliers en présentiel limités à 10 personnes animateurs compris). Afin de permettre aux personnes qui s'étaient déjà inscrites lors de la réunion publique, via internet ou par téléphone, de participer à ces temps d'échanges mais également de permettre à de nouvelles personnes de se mobiliser, les 2 seuls ateliers initialement prévus ont été dédoublés en 8 sessions d'ateliers étalées sur 4 jours :

- Jeudi 12 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 17 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 24 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Jeudi 26 novembre – 15h-17h / 18h-20h

La répartition des participants par atelier s'est faite de façon arbitraire, par ordre alphabétique. Chaque participant avait néanmoins la possibilité de s'inscrire sur un autre créneau, si le 1^{er} proposé ne pouvait lui convenir. Une invitation nominative a été par la suite envoyée à chaque participant par le Département.

Étaient présents à ce deuxième atelier :

Pour l'équipe projet :	Pour les participants :
• Serge Bouzerand, Département du Lot-et-Garonne • Frédéric Duhart, Ingerop • Isolde Rivas, Neorama	• M. Boucher • Laurent Brosolo • Danielle Dif • Jacky Trouve

L'atelier s'est déroulé en 2 temps :

- un premier temps de présentation introductive pour rappeler le dispositif de concertation et les principaux points du projet de déviation
- un deuxième temps participatif d'échanges avec les participants sur les 2 thématiques

1. Rappel du dispositif de concertation

La concertation a commencé le 14 octobre avec une réunion publique. Elle reste ouverte durant 2 mois jusqu'au 14 décembre. Un dossier de concertation ainsi que des registres sont disponibles en format papier dans les 5 lieux de la concertation (mairies de Marmande, Virazeil et Saint-Pardoux-du-Breuil, sièges de Val de Garonne Agglomération et du Département), et en format numérique sur le site internet du Département. Ces registres permettent à chacun de s'exprimer librement sur le projet. Une adresse courrier et email sont également disponibles.

L'objectif visé par les ateliers thématiques est de traiter l'intégration de l'ouvrage sur le territoire à travers 2 thématiques : « intégration paysagère et gestion des nuisances » et « usages et mobilités ». La concertation est aussi le moment de signaler toutes les sensibilités

sur le territoire et de faire des suggestions et des remarques sur des points qui n'auraient pas été pensés auparavant. La réunion permet ainsi de rassembler les avis de chaque usager(e) du territoire afin d'améliorer le projet.

2. Présentation du projet

Le projet de la déviation Est s'intègre dans la poursuite de la rocade, il est intégré au plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. La déviation nord-ouest a été mise en service en 2010. Le projet est inscrit depuis 20 ans dans les documents d'urbanisme.

Les objectifs sont les suivants :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (boulevards, radiales)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération
- Désenclaver le Tonneinquois et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité, dans le centre de Marmande mais aussi sur tout le tracé
- Prendre en compte et développer les liaisons douces (piétons, cyclistes)

Concernant le calendrier du projet : des études de déplacement et préliminaires ont eu lieu en 2019. La phase de concertation se déroule jusqu'à la fin de l'année (14 décembre 2020). En 2021 aura lieu une enquête publique en vue de l'obtention des autorisations administratives à l'automne 2021. L'année 2022 sera consacrée au développement du projet global et aux consultations des entreprises. Les travaux auront lieu en 2023, et se clôtureront en 2024 pour une mise en service fin 2024.

La route concernée sera de 2x1 voie, la vitesse y sera limitée à 80 km/h, comme c'est déjà le cas sur les autres portions de la rocade. Il n'y aura aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher, située sur le tracé, où les deux accès existants, de part et d'autre de la rue seront conservés.

Trois secteurs de variantes d'aménagement ont été identifiés :

- 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 serait 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.

Parmi les impacts sur l'environnement dont les études sont en cours, on distingue trois types d'impacts :

- Les impacts sur l'environnement physique : et notamment la question de la gestion des eaux pluviales avec la création d'un réseau d'assainissement spécifique. Un recours préférentiel à l'infiltration des eaux est étudié, et une attention particulière est accordée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.
- Les impacts sur le milieu naturel : l'inventaire écologique de la faune et de la flore ont permis de définir des espèces protégées. La stratégie ERC (éviter, réduire, compenser) sera appliquée.
- Les impacts sur le milieu humain : il s'agit de l'intégration paysagère et architecturale (pour lequel un architecte et un paysagiste sont présents), du maintien des accès pour les riverains, du traitement des nuisances sonores, et enfin de la prise en compte des déplacements doux.

3. Échanges avec les participants

- **Remarques générales**

Sur la communication autour de la concertation et sa prolongation

Une participante critique le manque de communication autour du projet et de la concertation en cours. Elle s'interroge aussi sur la durée de la concertation, et sur sa prolongation possible en raison de la crise sanitaire qui impacte notamment la participation des personnes âgées.

Le Département maintient la concertation prévue sur une durée de 2 mois jusqu'au 14 décembre. Il est précisé 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.

Enfin, la clôture de la phase de Concertation ne signifie pas la fin des échanges. Le Département s'est en effet engagé à poursuivre ces temps de dialogue avec des riverains intéressés par la démarche et ce jusqu'à l'étape formalisée de l'enquête publique, au cours de laquelle, les riverains pourront, sous couvert du Commissaire Enquêteur, faire part de leurs observations.

Sur les impacts environnementaux

Une participante souligne les enjeux environnementaux du projet, et notamment la destruction de la biodiversité et des espaces agricoles induits par la construction de nouvelles infrastructures.

Le Département précise qu'un état initial du site a été produit incluant notamment des inventaires faune et flore réalisés selon les règles de l'art. Pour chaque enjeu environnemental identifié (écologiques, agricole...), le Département appliquera la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser) encadrée réglementairement. Pour chaque enjeu, des solutions seront donc mises en œuvre conformément aux autorisations environnementales qui seront délivrées.

Il ressort de cette discussion qu'une chouette n'avait pas été observée pendant l'étude environnementale, et sa présence est rapportée par les habitants. Ingerop parle aussi de la présence de cisticolles des joncs, qui est une espèce protégée.

Le Département précise par ailleurs, que les aménagements paysagers et arborés qui doivent être traités aujourd'hui en atelier, devront également contribuer à compenser l'impact de la déviation.

Sur les détails techniques

Les participants s'interrogent sur la future évolution du trafic.

Les prévisions sur la totalité de la rocade sont de 7 500 véhicules par jour. Ingerop précise que la déviation Est permettra de reporter une part très importante des véhicules issus des boulevards.

Concernant les nuisances sonores, les mesures d'accompagnement prennent en compte des projections de trafic à 20 ans. Selon Ingerop, les projections du trafic à 20 ans, sur lesquelles sont basées les études de modélisation du projet, sont ambitieuses car le trafic à Marmande risque de ne pas augmenter autant : cette prudence va dans le sens d'une meilleure protection sonore des riverains.

Un participant demande l'emprise du projet.

Selon Ingerop, environ 9.5 mètres seront concernés par la chaussée, avec des variations selon les ouvrages annexes (remblais, talus).

Un autre participant demande les règles de raccordement d'une voie sur un rond-point.

Ingerop lui précise que l'axe doit arriver perpendiculairement au centre du cercle. Les rayons de raccordement doivent respecter des règles, ce qui amène au dessin du tracé actuel notamment au niveau du grand rond-point avec la RD933 (giratoire de Virazeil). Si le rayon de la première courbe de la déviation était amené à diminuer davantage, cela créerait des zones accidentogènes.

Une question est posée concernant la vitesse de la déviation, et notamment au niveau des giratoires.

Une limitation de la vitesse à 50km/h de la rocade ne serait pas pertinente, et donc non respectée.

Sur le foncier

Les participants s'inquiètent de la dévaluation du foncier le long du tracé. Plusieurs habitants ont choisi de s'installer dans ce secteur sans connaître les détails de la déviation, afin d'être dans un cadre de vie entre ville et campagne.

Le Département a bien conscience de l'éventuel impact du projet sur la valeur du foncier et des biens immobiliers. Toutefois, les études d'impact traitent de l'impact du projet dans sa globalité, et n'ont pas vocation à prendre en compte l'impact individuel sur chaque bien immobilier à proximité.

Sur le tracé proposé

Une participante se demande pourquoi la déviation est si proche des maisons, au regard de la possibilité de passer par d'autres terrains situés plus loin.

Ingerop rappelle que les concepteurs des routes sont conscients des nuisances et essaient de se maintenir le plus loin possible des habitations. Les règles de conception routière imposent des contraintes techniques qui doivent être respectés par le maître d'ouvrage.

De plus, l'allongement du tracé augmenterait le temps de parcours de la déviation et la rendrait moins concurrentielle par rapport au passage dans le centre-ville. Le but est que les usagers gagnent du temps en utilisant la déviation.

Ingerop affirme que le tracé a été étudié au maximum pour ne pas être trop près des maisons, des dérogations ont même été accordées par rapport à la norme, notamment sur le premier virage côté nord

Les participants auraient souhaité que la rocade passe bien plus à l'est, malheureusement la planification urbaine établie il y a plusieurs décennies ne pouvait pas anticiper totalement l'évolution du territoire.

Les participants à ce sujet s'interrogent sur la délivrance passée de permis de construire sur le passage prévu de la rocade.

Le Département explique que les terrains ont été gelés sur une bande de 70 mètres au sein des documents d'urbanisme par l'outil réglementaire adapté : l'Emplacement Réservé ou ER.

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.

Inclure une plus grande surface en ER aurait pu mettre par ailleurs des propriétaires en difficultés. La largeur pertinente d'un ER reste un équilibre difficile à trouver.

Sur l'opportunité du projet de déviation

Un participant demande les avantages concrets de la future rocade, notamment concernant l'économie du centre-ville. Les riverains auraient notamment souhaité avoir l'avis de la mairie sur le futur de Marmande.

Le Département explique que les avantages pour les Marmandais résident dans le désencombrement routier du centre-ville et l'essor probable d'une offre de transports en commun, ainsi que le développement économique de l'agglomération. Ingerop donne notamment l'exemple d'une entreprise très enclavée comme Lizi creuset qui ne peut actuellement pas se développer. Au-delà de Marmande, la nouvelle route permettra aussi de désenclaver le Tonneinçais en diminuant les temps de trajet. Concernant l'évolution du centre-ville de Marmande (habitat, commerces...), celle-ci relève de la municipalité et non du Conseil départemental.

▪ **1^{ère} thématique : « intégration paysagère et réduction des nuisances »**

La première partie de l'atelier consistait à diagnostiquer les sensibilités le long du tracé aussi bien concernant l'intégration paysagère que les nuisances sonores. Pour cela des plans du projet ont été proposés aux participants, ainsi que des exemples d'aménagements d'intégration paysagère et de mesures de réduction du bruit dans le but de recueillir les réactions. Nous proposons la synthèse des remarques écrites et orales des participants et les réponses apportées par le Département et le cabinet d'études Ingerop.

Concernant les aménagements paysagers

Ingerop explique que la déviation est à hauteur du terrain naturel sur une grande partie du tracé, et énonce les différentes possibilités d'aménagement : remblais, talus, végétalisation. Le franchissement de la voie ferrée est notamment concerné par de tels aménagements.

Concernant les variantes du secteur 3 (rond-point/pont rue Charles Gounod), une participante souligne que le choix du pont dans le secteur 3 retirerait de la lumière à certaines habitations proches.

Le Département rappelle que dans le cas de ce secteur et pour les 2 variantes proposées, il est prévu un décalage par rapport au tracé actuel de la rue Charles Gounod pour s'éloigner des maisons riveraines. Par ailleurs, il est expliqué qu'un rond-point suppose aussi des freinages et redémarrages de poids lourds, générant des nuisances sonores. Un riverain proche de la zone se prononce contre le rond-point pour des aspects visuels.

Un participant souligne que le choix du merlon, qui a sa préférence, nécessite un entretien important mais est efficace contre le bruit. Le choix des espèces plantées et de leur quantité est également important pour qu'elles soient adaptées au milieu et réduisent les coûts d'entretien.

Ingerop explique les différents types de solutions anti-bruit : merlons, écrans anti-bruit en plexiglas ou béton (végétalisés ou non). Côté route, la façade sera nue afin d'être pleinement efficace. Mais à l'extérieur, il est possible d'envisager une architecture différente.

Le Département explique que le merlon est beaucoup moins onéreux que les écrans anti-bruit, lorsque le matériau est disponible sur site, mais cette solution augmente l'emprise du projet. Le merlon ne présente pas, par ailleurs, les mêmes propriétés ou gains acoustiques qu'un mur anti-bruit.

Un participant s'interroge sur la façon dont est choisi l'emplacement des murs.

Le Département explique que les murs doivent être les plus proches possibles de la source de la nuisance. Pour déterminer ces endroits, des mesures acoustiques ont été faites : le niveau sonore est d'actuellement 45 dB(A) environ. Des modélisations numériques sont ensuite réalisées pour déterminer les impacts sonores de la future route au niveau des habitations, à vingt ans après la mise en service. Des niveaux acceptables, définis par la loi, sont ainsi attribués à chaque maison. Dans ce projet, les seuils maximums doivent être de 60 dB(A) en journée et 55 dB(A) la nuit (en moyenne). Si les modélisations dépassent ces seuils, des protections anti-bruit seront nécessaires afin de diminuer l'ambiance sonore et la ramener en dessous des seuils autorisés. Il s'agit d'une obligation réglementaire, qui sera mise en œuvre à chaque fois que cela sera nécessaire.

Les participants sollicitent une meilleure atténuation que ce qui est actuellement fait dans d'autres endroits qu'ils connaissent. Ils s'interrogent sur l'existence d'un moyen technique pour contourner les nuisances.

Ingerop rappelle que tout est modélisé et pris en compte dans les études, y compris les phénomènes d'accélération et de décélération éventuels. Toutefois, c'est uniquement la contribution sonore de la future déviation qui est prise en compte par le projet, et non le bruit existant provenant d'autres routes (dans ce cas-là, celui de la D933).

Tous les bruits sont pris en compte dans l'étude : le trafic routier actuel, le trafic ferroviaire, le son des avions issus de l'aérodrome.

- **2^{ème} thématique : usages et mobilités**

Cette partie traite des déplacements et des fonctionnalités du projet. Elle vise à faire le recensement des principaux usages (déplacement doux) et mobilités le long du tracé. Elle expose aussi les rétablissements envisagés secteur par secteur et les variantes d'aménagement en incluant le maintien des mobilités douces.

Le cadre réglementaire impose la prise en compte de la question des modes de déplacements doux pour tout projet routier. Le Département s'est par ailleurs, engagé à développer un maximum de modes de déplacements doux le long du tracé.

- **Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC 15/rue d'Escanteloup**

Un participant demande les besoins quotidiens des entreprises situées dans le secteur 1.

Ingerop répond que leurs besoins sont très variables. Les serres de Perrinot utilisent 15 à 20 poids lourds par jour : leur utilisation de la déviation serait donc anecdotique.

Toujours dans le secteur 1, concernant la rampe rétablissant le passage piéton et cycliste franchissant la voie ferrée :

Les participants ne voient pas d'objection à cet aménagement.

Concernant le cas de la rue Hélène Boucher :

Ingerop confirme qu'il n'a pas été trouvé de solution autre que l'inclusion de cette rue dans le tronçon. C'est une exception, et des aménagements spécifiques seront prévus, concernant la sécurisation piétonne et les accès au hameau du Cramat et au centre commercial. L'amélioration des aménagements sur cette rue est à l'étude.

Il est demandé comment sera raccordée la contre-allée sur le rond-point.

La contre-allée ne sera pas modifiée, elle demeurera en l'état. Physiquement, il n'est pas possible de la raccorder sur le rond-point existant. Cela serait d'ailleurs moins sécuritaire.

Un participant propose également d'éviter les tourne-à-gauche rue Hélène Boucher pour plus de fluidité.

Ingerop confirme que le tourne-à-gauche actuel sera supprimé pour éviter des effets de cisaillements de la circulation.

Un participant suggère de créer un accès au centre commercial sur la route départementale.

Un accès entrant existe déjà. Un accès sortant serait délicat : il faudrait l'utiliser en tourne-à-droite et non en tourne-à-gauche. Y faire un giratoire serait compliqué

Concernant le giratoire proche des Serres Perrinot.

Il n'est pas possible d'y faire une cinquième branche, en raison du manque d'espace. La solution envisagée est un carrefour pour raccorder la contre-allée à la route départementale (avenue René Cassin) en face du hameau du Cramat.

- **Secteur 2 : rue Jean Mermoz**

Au niveau de la rue Jean Mermoz, une desserte giratoire est envisagée avec des traversées piétonnes et cyclistes à niveau.

Un riverain s'inquiète de l'insécurité des passages piétons à cet endroit, et de la possibilité de les faire passer en-dessous de la route.

Le Département précise qu'au regard du trafic routier et du faible trafic piéton à cet endroit (malgré les promenades), la présence des passages piétons au niveau des giratoires est tout à fait adéquate. En effet, une limitation de la vitesse est induite par les giratoires. Par ailleurs, le piéton reste toujours prioritaire. L'insécurité ne serait pas plus forte à ce carrefour qu'à d'autres endroits en ville.

Il est rappelé que la rocade sera constituée de 2 voies, de 7 mètres de largeur chacune, adaptée aux poids-lourds.

- **Secteur 3 : rue Saint-Exupéry /rue Charles Gounod**

Concernant le secteur 3, la rue Saint-Exupéry sera fermée. Il y a deux variantes concernant la rue Charles Gounod. Dans la variante 1, un pont au-dessus de la rocade rétablit la rue C. Gounod, tandis que la variante 2 présente un carrefour giratoire.

Un participant remarque le surplus de bruit amené par la variante 2 (carrefour giratoire). Il ne souhaite pas prévoir de végétalisation pour éviter d'augmenter la hauteur et casser la vue. Il demande si un accompagnement voie douce est prévu sur cette traversée. Cette rue présente en effet beaucoup de passage de piétons.

Ingerop affirme qu'il y aura un cheminement piéton (trottoirs).

Les participants, sur ce choix de variantes, n'ont pas d'objection particulière.

Concernant les bassins de rétention d'eau et l'infiltration des eaux, et la problématique du Bouilhats

La déviation sera transparente, c'est-à-dire qu'elle ne va pas augmenter le problème existant sur ces inondations, mais ne va pas non plus le réduire. Le Département précise qu'il y a un système de bassins prévu. Les bassins seront secs pour éviter les moustiques, même s'ils sont moins efficaces que des bassins pleins.

Un participant interroge les modalités d'évacuation, urgences et les parkings dans les rues en impasse, notamment en lien avec la proximité de l'aérodrome.

Le Département confirme que ces modalités ont été prévues dans la conception du projet.

En conclusion,

Une participante souligne qu'elle a apprécié d'être invitée à exprimer son point de vue et ses objections. Des détails concrets ont été évoqués dans la discussion, y compris des aspects techniques.

Le Département remercie les participants pour leur présence et invite chacun.e à continuer de s'exprimer sur les registres mis en place pour la concertation.

DEVIATION EST DE MARMANDE
Atelier thématique n°3 – Mardi 17 novembre - 15h-17h
Compte-rendu des échanges

1. Rappel du contexte

La situation sanitaire exceptionnelle a contraint le Département à réorganiser son dispositif de concertation dans le respect des contraintes définies (ateliers en présentiel limités à 10 personnes animateurs compris). Afin de permettre aux personnes qui s'étaient déjà inscrites lors de la réunion publique, via internet ou par téléphone, de participer à ces temps d'échanges mais également de permettre à de nouvelles personnes de se mobiliser, les 2 seuls ateliers initialement prévus ont été dédoublés en 8 sessions d'ateliers étalées sur 4 jours :

- Jeudi 12 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 17 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 24 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Jeudi 26 novembre – 15h-17h / 18h-20h

La répartition des participants par atelier s'est faite de façon arbitraire, par ordre alphabétique. Chaque participant avait néanmoins la possibilité de s'inscrire sur un autre créneau, si le 1^{er} proposé ne pouvait lui convenir. Une invitation nominative a été par la suite envoyée à chaque participant par le Département.

Étaient présents à ce troisième atelier :

Pour l'équipe projet :	Pour les participants :
• Serge Bouzerand, Département du Lot-et-Garonne • Frédéric Duhart, Ingerop • Isolde Rivas, Neorama	• Jean-Pierre Chardavoine • Madame Chardavoine • Bernard Cominotto • Patrick Dubrunet • Jennifer Garnier • Jacques Lartigaut • Yves Tigoulet

L'atelier s'est déroulé en 2 temps :

- Un premier temps de présentation introductive pour rappeler le dispositif de concertation et les principaux points du projet de déviation
- Un deuxième temps participatif d'échanges avec les participants sur les 2 thématiques

1- Rappel du dispositif de concertation

La concertation a commencé le 14 octobre avec une réunion publique. Elle reste ouverte durant 2 mois jusqu'au 14 décembre. Un dossier de concertation ainsi que des registres sont disponibles en format papier dans les 5 lieux de la concertation (mairies de Marmande, Virazeil et Saint-Pardoux-du-Breuil, sièges de Val de Garonne Agglomération et du Département), et en format numérique sur le site internet du Département. Ces registres

permettent à chacun de s'exprimer librement sur le projet. Une adresse courrier et email sont également disponibles.

L'objectif visé par les ateliers thématiques est de traiter l'intégration de l'ouvrage sur le territoire à travers 2 thématiques : « intégration paysagère et gestion des nuisances » et « usages et mobilités ». La concertation est aussi le moment de signaler toutes les sensibilités sur le territoire et de faire des suggestions et des remarques sur des points qui n'auraient pas été pensés auparavant. La réunion permet ainsi de rassembler les avis de chaque usager(e) du territoire afin d'améliorer le projet.

2- Présentation du projet (cf diaporama)

Le projet de la déviation Est s'intègre dans la poursuite de la rocade, il est intégré au plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. La déviation nord-ouest a été mise en service en juin 2009. Le projet est inscrit depuis 20 ans dans les documents d'urbanisme.

Les objectifs sont les suivants :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (boulevards, radiales)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération
- Désenclaver le Tonneinquois et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité, dans le centre de Marmande mais aussi sur tout le tracé
- Prendre en compte et développer les liaisons douces (piétons, cyclistes)

Concernant le calendrier prévisionnel du projet : les études préliminaires dont celles relatives aux trafics ont eu lieu en 2019. La phase de concertation se déroule jusqu'à la fin de l'année (14 décembre 2020). L'enquête publique est envisagée en 2021. L'année 2022 sera consacrée à l'obtention des autorisations administratives, au développement du projet global et aux consultations des entreprises. Les travaux pourront alors se dérouler en 2023, pour une mise en service fin 2024.

La route concernée sera une 2x1 voie, la vitesse y sera limitée à 80 km/h, comme c'est déjà le cas sur les autres portions de la rocade. Il n'y aura aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher, située dans la continuité du tracé.

Trois secteurs de variantes d'aménagement ont été identifiés :

- 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 serait 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.

Parmi les impacts sur l'environnement dont les études sont en cours, on distingue trois types d'impacts :

- Les impacts sur l'environnement physique : notamment la question de la gestion des eaux pluviales avec la création d'un réseau d'assainissement spécifique. Un recours préférentiel à l'infiltration des eaux est étudié, et une attention particulière est accordée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.
- Les impacts sur le milieu naturel : l'inventaire écologique de la faune et de la flore ont permis de définir des espèces protégées. La stratégie ERC (éviter, réduire, compenser) sera appliquée.
- Les impacts sur le milieu humain : il s'agit de l'intégration paysagère et architecturale (pour lequel un architecte et un paysagiste sont présents), du maintien des accès pour les riverains, du traitement des nuisances sonores, et enfin de la prise en compte des déplacements doux.

3. Échanges avec les participants

- **Remarques générales**

Sur le tracé proposé

Plusieurs participants trouvent regrettable d'être consultés uniquement pour les détails et non pas sur le fond même du projet, et notamment l'étude du tracé. Malgré la prévision de longue date de la déviation, ces personnes auraient aimé que le projet soit modifiable, et émettent des idées sur le déplacement du tracé. Il est à ce titre demandé des précisions sur la date de prise de décision du projet.

Le Département répond que le PLU (plan local d'urbanisme) a été élaboré dans les années 1990. Depuis, l'emplacement de la future déviation a été récupéré par le Conseil départemental, qui a alors voté un plan de modernisation du réseau routier en 2009, plan dans lequel le projet est inscrit. Le calendrier de l'avènement de la rocade est ainsi connu depuis 2010.

Concernant le déplacement du tracé de l'autre côté de la piste de l'aérodrome : le Département explique que le linéaire ainsi créé serait de 5km de déviation, au lieu de 2.5km. La conséquence serait une véritable perte d'opportunité concernant le report du trafic de transit : la déviation ne serait pas attirante pour les usagers et le projet ne se justifierait donc plus

Quant à la proposition de déplacer le tronçon au niveau du 2^e rond-point du Gifi pour desservir les commerces environnants, elle ne fait que déplacer la problématique de nuisance touchant les habitations.

Enfin, et en réponse à *une question demandant le lien entre le PLU et le projet*, le Département souligne que les constructions récentes ont été rendues possibles par le vœu des propriétaires des terrains situés le long du tracé. En effet, bien que l'emplacement réservé porté au PLU en faveur du Département permet de geler la constructibilité des terrains situés dans cet Emplacement réservé, la constructibilité des terrains alentours est quant à elle toujours autorisée. Il est souvent difficile de trouver un équilibre entre le fait de geler des terrains publics et autoriser des constructions privées légitimes.

Il est néanmoins précisé que l'Emplacement Réservé (ou ER) est l'outil réglementaire 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.

Sur l'intégration de la nature au projet

La discussion sur le projet soulève des questions environnementales. Plusieurs sollicitations orales et écrites sont émises quant à la ré-inclusion de la faune et de la flore et l'importance de laisser de la place à la nature. Une autre question a porté sur la réutilisation de la terre déplacée lors des travaux.

Le Département rappelle que le projet s'inscrit sur une emprise limitée. Des protections phoniques le long de l'ouvrage seront mises en place là où elles sont nécessaires, c'est-à-dire au niveau des habitations.

Le Département a fait réaliser par des écologues certifiés des inventaires faunistiques et floristiques afin de définir les impacts du projet. Le Département respectera les milieux concernés et la biodiversité présente en appliquant le principe d'ERC (Eviter-Réduire-Compenser). Pour chaque enjeu, des solutions seront donc mises en œuvre conformément aux autorisations environnementales qui seront délivrées.

Quant à la réutilisation de la terre du chantier, elle est prévue pour la réalisation des merlons de protection autant que possible.

Sur l'urbanisation future de Marmande

Les participants s'enquêtent de l'avenir du développement urbain de l'agglomération. Ils soulignent l'importance de prévoir la ville sur plusieurs décennies, pour anticiper l'évolution de l'urbanisation. Il est également demandé quel est le lien entre la révision du PLU et le projet de déviation.

L'outil permettant d'anticiper l'évolution de l'urbanisation et d'organiser le développement urbain est par essence le PLU. Le public doit donc avant tout se tourner vers ce document (qui d'ailleurs à chaque révision, fait l'objet d'une enquête publique) pour disposer d'une vision sur le devenir de l'urbanisation. C'est en ce sens que la déviation Est de Marmande est prévue et bien inscrite au sein du PLU

Ingerop précise que la déviation a pour vocation essentielle de sortir le flux de transit qui n'a pas vocation à passer en centre-ville mais bien en périphérie de la zone urbaine. Une requalification des boulevards sera ainsi possible afin de les rendre plus attractifs. La déviation répond donc en partie à certaines évolutions urbaines de Marmande.

Un résident du hameau du Cramat se dit fier que le projet se concrétise enfin, mais il craint les nuisances qu'elles pourraient engendrer près de son habitation.

C'est justement les nuisances qui sont l'objet de la première partie thématique de la réunion.

- **1^{ère} thématique : « intégration paysagère et réduction des nuisances »**

La première partie de l'atelier consistait à diagnostiquer les sensibilités le long du tracé aussi bien concernant l'intégration paysagère que les nuisances sonores. Pour cela des plans du projet ont été proposés aux participants, ainsi que des exemples d'aménagements d'intégration paysagère et de mesures de réduction du bruit dans le but de recueillir des réactions. Nous proposons la synthèse des remarques écrites et orales des participants ainsi que les réponses apportées par le Département et le bureau d'études Ingerop.

Ingerop présente le principe du remblai routier, qui concerne deux zones du projet), les options du traitement paysager comprenant la végétalisation des bords de la route et la mise à distance paysagère des habitations (écrans végétalisés).

Les protections contre le bruit sont quant à elles obligatoires en cas de dépassement des seuils. Il est ainsi possible de mettre des écrans antibruit, ou des buttes antibruit (appelés merlons) qui ont pour effet de faire monter le son.

Un résident du hameau du Cramat exprime ses inquiétudes quant au passage de plusieurs dizaines de camions quotidiens devant sa maison. Il craint notamment pour la sécurité de la zone, sachant que des cars scolaires et des véhicules avec enfants y passent chaque jour. Content de l'aboutissement du projet, il est inquiet de ses conséquences, notamment concernant le carrefour envisagé en face de sa maison sur l'avenue Renée Cassin, en face du hameau du Cramat.

Le Département précise que le type de carrefour qui sera choisi n'est pas encore défini. Il pourra s'agir aussi bien d'un giratoire que d'un carrefour à feux ou d'un tourne-à-gauche. Dans tous les cas, la sécurité sera prise en compte prioritairement. L'option d'un raccordement sur le rond-point avec la création d'une cinquième branche semble quant à elle soulever des difficultés techniques et foncières importantes.

Concernant le trafic de camions, les porteurs du projet vont rencontrer de nouveau les serres de Perrinot, pour vérifier le nombre exact de camions circulant. En effet, la perception des habitants est plus élevée que le nombre évoqué par l'entreprise en début d'année. De plus, ces camions qui aujourd'hui passent près de la voie ferrée feront demain le tour par le giratoire de la rue Mermoz. Les poids lourds vus au niveau du Cramat sont ceux qui sortent de la zone.

Au sujet des nuisances sonores, les participants s'enquèrent de la façon dont sont choisies les protections. Une personne évoque notamment la possibilité d'une semi-couverture de la chaussée.

Ingerop explique que les niveaux sonores actuels dans la zone du tracé se situent entre 45 et 50 décibels en moyenne en journée. Le trafic prévisionnel de la déviation est suffisamment modéré, pour ne pas avoir à recourir à la mise en place de semi-couvertures, solution disproportionnée.

La mesure des niveaux sonores actuels et la projection avec le trafic généré par le projet sont nécessaires pour définir le niveau de protection auquel les habitants ont droit. Si les seuils réglementaires venaient à être dépassés par le trafic routier, le maître d'ouvrage a l'obligation de mettre des protections. Pour déterminer ce dépassement, on fait une projection du trafic 20 ans après la mise en service, ce qui fournit une hypothèse très sécuritaire pour le riverain.

A titre de comparaison, le Département invite les participants à aller se balader en semaine dans la zone de la rocade existante au Nord-Ouest, notamment derrière les protections acoustiques, pour se faire une idée du niveau sonore moyen qui sera respecté par le projet.

Une personne interroge l'opportunité d'utiliser des revêtements phoniques, à l'instar de ce qui est fait dans certains pays nordiques.

Le Département appuie cette idée sur l'exemple de la rocade existante au Nord-Ouest où cela existe déjà. Il est précisé que les calculs actuels prennent en compte des enrobés classiques. Or, le projet prévoit un enrobé phonique qui réduira davantage encore le bruit par rapport aux projections.

Ingerop précise que le bruit produit par le trafic est issu dans un premier temps du moteur, puis du bruit de roulement (contact avec la chaussée), qui devient prépondérant au-delà d'une certaine vitesse (50 km/h). Les poids lourds avec frigo et avec bâches génèrent également une part du son émis.

A ce titre, un participant témoigne de l'efficacité des protections phoniques qu'il a pu constater en empruntant la voie cyclable qui longe la déviation nord, à l'arrière des protections.

Les participants s'enquèrent du matériau utilisé dans les écrans antibruit, et de ce qui freine le son dans les écrans absorbants.

Ingerop explique que ces écrans peuvent être en plexiglas, ce qui a le désavantage de réfléchir le bruit vers le côté opposé, et nécessite beaucoup d'entretien pour garder l'effet de transparence. Les écrans absorbants en béton sont de plusieurs types : en béton contenant de l'air, de la fibre de verre ou de la fibre de bois, ils permettent de piéger le son. Les motifs dessinés sur les écrans (ou stries, en vertical ou en horizontal) déterminent également la capacité d'absorption du son. Dans le cas des déviations d'Agen ou de Villeneuve-sur-Lot, ce sont des murs de béton avec fibre de bois qui ont été mis en place. Au-delà du matériau toutefois, il est important de bien choisir la hauteur du mur, notamment dans le cas des murs réfléchissants.

Toujours dans le cas des écrans antibruit, un participant demande si le son a plutôt tendance à retomber ou à partir en hauteur.

Il est aussi demandé aux intervenants à quelle distance retombe le bruit qui est stoppé par les écrans antibruit.

Ingerop répond que le son part en hauteur : l'onde sonore est moins forte à mesure qu'elle se diffuse dans l'air.

Le bruit issu de la déviation retombera donc très loin, jusqu'à 200 mètres mais de façon très atténuée. A cette distance, il est faiblement perceptible. Cela dépend également des vents dominants.

Concernant les alternatives aux écrans antibruit, il est évoqué les merlons végétalisés favorables à l'intégration paysagère de l'ouvrage. Le merlon soulève d'autres questions : la différence de coût par rapport aux écrans, l'entretien ou encore leur constitution.

Ingerop explique que le merlon est constitué de terre compactée (sans structure interne) et peut être végétalisé, ce qui est par ailleurs plus favorable à la faune et la flore. Toutefois, cette solution nécessite plus d'entretien ainsi qu'une emprise plus importante. Techniquement, un écran anti-bruit est plus efficace pour moins d'emprise au sol. Concernant la différence de coût, elle est de 1 à 10 entre les deux solutions. Le coût du merlon est également fonction du remblai disponible sur place. En effet, importer du remblai coûte cher.

Les participants globalement confirment leur intérêt pour la solution végétalisée.

Quelqu'un demande l'emprise du projet.

Le Département a acheté une bande de 50 mètres environ. La partie revêtue fait environ 10 mètres. Elle sera placée au maximum dans l'axe de l'emplacement réservé. Toutefois, par endroits, elle navigue différemment dans cette bande et l'espace laissé de part et d'autre de la route peut varier de quelques mètres.

En conclusion de cette partie, Ingerop vérifie que les propositions sur l'intégration paysagère actuelles sont suffisantes. Les participants n'ont pas de commentaire particulier à faire concernant l'intégration de l'ouvrage, qu'ils approuvent.

▪ 2^{ème} thématique : usages et mobilités

Cette partie traite des déplacements et des fonctionnalités du projet. Elle vise à faire le recensement des principaux usages (déplacement doux) et mobilités le long du tracé. Elle expose aussi les rétablissements envisagés secteur par secteur et les variantes d'aménagement en incluant le maintien des mobilités douces.

• Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC 15/rue d'Escateloup

La variante proposée concerne la rue d'Escateloup. La variante 1 consiste à la rétablir sous le même ouvrage d'art que celui du franchissement de la voie ferrée, selon un tracé particulier. La variante 2 rétablit la rue en la faisant passer dans le remblai de la future déviation, et ne modifie pas le tracé de la rue d'Escateloup.

Une rampe est proposée pour les vélos et les piétons. Le passage à niveau sera détruit. Une voie verte sera aménagée à côté et parallèlement à la déviation, séparée de la route par un mur.

La VC15 doit être rétablie pour assurer la desserte des serres de Perrinot et de l'entreprise de M. Bordes. Du côté de la voie ferrée, le raccordement ne pose pas de problème. Pour celui de la RD 299, il est proposé la mise en place d'un carrefour, dont la forme reste à déterminer, au niveau du hameau du Cramat. Il n'est pas possible de rattacher une cinquième branche au giratoire sans impacter les bâtis mitoyens à ce carrefour.

Enfin, la rue Hélène Boucher devra être aménagée pour répondre à des problématiques de sécurisation des mouvements piétons notamment. On peut envisager notamment de fermer le tourne-à-gauche et de le renvoyer sur le giratoire. Toutes les propositions sont les bienvenues pour ce sujet dont l'importance avait été sous-estimée avant la concertation.

Un participant suggère la création d'un muret de séparation entre le giratoire de Cramat et le giratoire de la RD 813, pour éviter le tourne-à-gauche. Il propose aussi la création d'un passage inférieur au droit du giratoire de la RD 813 pour piétons et vélos.

Ingerop répond que ces idées pourraient en effet permettre de sécuriser le lieu. Elles seront étudiées finement pour permettre le franchissement de la route par les piétons et cyclistes.

Il est aussi suggéré de mettre des panneaux entrée et sortie de l'agglomération entre la voie SNCF et l'entrée du hameau du Cramat, pour limiter la vitesse des véhicules venant de la rocade à 50 km/h. Les autres participants confirment qu'il y a un problème de survitesse sur cette zone.

Ingerop confirme que ces panneaux seront bien présents à cet endroit-là, et que cette zone sera toujours en agglomération.

Autre idée : le raccordement de la piste cyclable nord-ouest avec le giratoire de Castaing : c'est-à-dire entre le giratoire de Virazeil et jusqu'à la rue d'Escanteloup, le long de la rocade. Il s'agirait aussi de la raccorder à la rue Gounot sous l'ouvrage, en parallèle de la voie.

En effet, la seule voie verte présente aujourd'hui dans le projet est entre la rue d'Escanteloup et la RD 813. Pour le reste du linéaire, il serait intéressant de mutualiser les voies vertes avec les chemins d'entretien prévus le long de l'ouvrage. Ingerop va explorer cette idée, qui pourrait en effet prévoir une meilleure sécurité, bien qu'elle suppose d'élargir l'ouvrage.

Au sujet des deux variantes de la rue d'Escanteloup ;

Les participants soulèvent l'importance du rétablissement de cette rue dans la poursuite de l'activité économique des serres. La variante 2 leur semble plus logique que la variante 1.

Ingerop confirme qu'il est important de conserver la route pour les camions, et que la variante 2 proposerait une route plus large et plus sécurisée que la première. Elle intégrera néanmoins des dispositifs pour limiter la vitesse sur cet axe limité à 50 km/h où l'on constate des problèmes récurrents de survitesse.

Quelqu'un demande ce que deviendra le passage à niveau.

Il est rappelé que la déviation passera au-dessus de la voie ferrée et que le passage à niveau existant devrait être supprimé.

- **Secteur 2 : rue Jean Mermoz**

Au niveau de la rue Jean Mermoz, une desserte giratoire est envisagée avec des traversées piétonnes et cyclistes.

Concernant les aménagements au niveau du giratoire de la rue Jean Mermoz : les participants pensent qu'il serait intéressant de desservir par voie cyclable les jardins municipaux, l'aérodrome, le golf, le collège et gymnase. On pourrait ainsi envisager de créer une piste cyclable et piétonne sur le giratoire avec sécurisation par panneaux et éclairages publics.

Une traversée piétonne est déjà prévue avec certitude, à niveau. Ingerop confirme qu'on peut effectivement aménager quelque chose de plus large pour les vélos. Côté campagne, c'est néanmoins à la ville ou à l'agglomération d'envisager un prolongement de la piste cyclable dans le cadre des schémas cyclables.

Concernant l'emplacement du rond-point : un participant se demande pourquoi il n'est pas placé un peu plus loin vers l'Est, moins proche des habitations.

Le Département explique que le tracé proposé et l'aménagement du carrefour giratoire ont été choisis ainsi en raison de l'emplacement réservé. Toutefois, Ingerop étudiera un léger déplacement de l'axe à l'Est pour s'éloigner des habitations, notamment de la résidence Heliente. Ingerop se mettra en contact également avec le groupe Lizi Creuset afin de ne pas limiter les possibilités d'extension du site industriel.

Concernant les bassins de rétention, un participant souhaite qu'ils soient placés en amont de la rocade, en raison notamment des nuisances moustiques.

Cette solution n'est pas celle retenue par le projet de base, et ne va pas de soi, car en temps normal de tels bassins se placent côté aval. Néanmoins, l'idée est prise en note car le dénivelé n'est pas très important.

Concernant le risque d'inondation du ruisseau de Bouilhats :

Ingerop répond que la zone inondable est en cours de caractérisation par une étude commandée par la DDT. Les résultats sont à venir ; il s'agira d'essayer de la réduire autant que possible. Le projet sera de toute façon adapté à cette problématique : la déviation ne générera pas de risque supplémentaire d'inondation.

• Secteur 3 : rue Saint-Exupéry /rue Charles Gounod

Concernant le secteur 3, la rue Saint-Exupéry sera fermée. Il y a deux variantes concernant le rétablissement de la rue Charles Gounod. Dans la première, la déviation passe sous la rue Gounod. Dans la seconde serait créé un giratoire.

Les participants expriment dans un premier temps leur préférence pour la variante 2, celle du rond-point, qui permettrait de desservir davantage de zones et d'optimiser la trajectoire des autobus. Une personne toutefois préfère le pont.

Ingerop rappelle que le point négatif du giratoire est qu'il crée des discontinuités sur le temps de parcours et présente également des impacts en termes de bruit, en plus d'un afflux de circulation. Le pont crée certes une barrière visuelle, mais limite les nuisances sonores.

Au regard de ces nuisances, les participants concèdent les qualités de la variante 1, qui propose aussi des possibilités d'arborer le paysage, sans toutefois avoir d'avis tranchés et unanimes sur la question.

Une question relative à l'assainissement de la zone est posée.

Cet aspect est en cours d'étude et bien intégré au projet.

Une autre remarque est soulevée concernant l'entretien des fossés rue d'Escateloup.

Cette question relève de la mairie de Marmande.

Le Département remercie les participants pour leur présence et invite chacun(e) à continuer de s'exprimer sur les registres mis en place pour la concertation.

DEVIATION EST DE MARMANDE
Atelier thématique n°4 - Mardi 17 novembre - 18h-20h
Compte-rendu des échanges

Rappel du contexte

La situation sanitaire exceptionnelle a contraint le Département à réorganiser son dispositif de concertation dans le respect des contraintes définies (ateliers en présentiel limités à 10 personnes animateurs compris). Afin de permettre aux personnes qui s'étaient déjà inscrites lors de la réunion publique, via internet ou par téléphone, de participer à ces temps d'échanges mais également de permettre à de nouvelles personnes de se mobiliser, les 2 seuls ateliers initialement prévus ont été dédoublés en 8 sessions d'ateliers étalées sur 4 jours :

- Jeudi 12 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 17 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 24 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Jeudi 26 novembre – 15h-17h / 18h-20h

La répartition des participants par atelier s'est faite de façon arbitraire, par ordre alphabétique. Chaque participant avait néanmoins la possibilité de s'inscrire sur un autre créneau, si le 1^{er} proposé ne pouvait lui convenir. Une invitation nominative a été par la suite envoyée à chaque participant par le Département.

Étaient présents à ce quatrième atelier :

Pour l'équipe projet :	Pour les participants :
• Serge Bouzerand, Département du Lot-et-Garonne • Frédéric Duhart, Ingerop • Isolde Rivas, Neorama	• Maryse Fargeas • Francine Gauban • Jean-Marc Gaudron • Sandrine Labeau • Maryvonne Legendre • Maryse Leroy • Paul-Henri Martin

L'atelier s'est déroulé en 2 temps :

- un premier temps de présentation introductive pour rappeler le dispositif de concertation et les principaux points du projet de déviation
- un deuxième temps participatif d'échanges avec les participants sur les 2 thématiques

1. Rappel du dispositif de concertation

La concertation a commencé le 14 octobre avec une réunion publique. Elle reste ouverte durant 2 mois jusqu'au 14 décembre. Un dossier de concertation ainsi que des registres sont disponibles en format papier dans les 5 lieux de la concertation (mairies de Marmande, Virazeil et Saint-Pardoux-du-Breuil, sièges de Val de Garonne Agglomération et du Département), et en format numérique sur le site internet du Département. Ces registres

permettent à chacun de s'exprimer librement sur le projet. Une adresse courrier et email sont également disponibles.

L'objectif visé par les ateliers thématiques est de traiter l'intégration de l'ouvrage sur le territoire à travers 2 thématiques : « intégration paysagère et gestion des nuisances » et « usages et mobilités ». La concertation est aussi le moment de signaler toutes les sensibilités sur le territoire et de faire des suggestions et des remarques sur des points qui n'auraient pas été pensés auparavant. La réunion permet ainsi de rassembler les avis de chaque usager(e) du territoire afin d'améliorer le projet.

2. Présentation du projet

Le projet de la déviation Est s'intègre dans la poursuite de la rocade, il est intégré au plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. La déviation nord-ouest a été mise en service en juin 2009. Le projet est inscrit depuis 20 ans dans les documents d'urbanisme.

Les objectifs sont les suivants :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (boulevards, radiales)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération
- Désenclaver le Tonneinquois et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité, dans le centre de Marmande mais aussi sur tout le tracé
- Prendre en compte et développer les liaisons douces (piétons, cyclistes)

Concernant le calendrier prévisionnel du projet : les études préliminaires dont celles relatives aux trafics ont eu lieu en 2019. La phase de concertation se déroule jusqu'à la fin de l'année (14 décembre 2020). L'enquête publique est envisagée en 2021. L'année 2022 sera consacrée à l'obtention des autorisations administratives, au développement du projet global et aux consultations des entreprises. Les travaux pourront alors se dérouler en 2023, pour une mise en service fin 2024.

La route concernée sera une 2x1 voie, la vitesse y sera limitée à 80 km/h, comme c'est déjà le cas sur les autres portions de la rocade. Il n'y aura aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher, située dans la continuité du tracé.

Trois secteurs de variantes d'aménagement ont été identifiés :

- 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 serait 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.

Parmi les impacts sur l'environnement dont les études sont en cours, on distingue trois types d'impacts :

- Les impacts sur l'environnement physique : notamment la question de la gestion des eaux pluviales avec la création d'un réseau d'assainissement spécifique. Un recours préférentiel à l'infiltration des eaux est étudié, et une attention particulière est accordée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.
- Les impacts sur le milieu naturel : l'inventaire écologique de la faune et de la flore ont permis de définir des espèces protégées. La stratégie ERC (éviter, réduire, compenser) sera appliquée.
- Les impacts sur le milieu humain : il s'agit de l'intégration paysagère et architecturale (pour lequel un architecte et un paysagiste sont présents), du maintien des accès pour les riverains, du traitement des nuisances sonores, et enfin de la prise en compte des déplacements doux.

3. Échanges avec les participants

▪ Remarques générales

Sur le tracé proposé

Plusieurs personnes contestent le tracé de la déviation. Bien qu'il ait été prévu depuis 30 ans, elles regrettent que personne ne semble s'être posé la question de le déplacer. Les participants proposent de faire passer la route derrière l'aérodrome pour ensuite retomber derrière la zone commerciale, par exemple en utilisant des routes de campagne déjà existantes.

Le Département explique que cette option ne serait pas adaptée pour l'attractivité de la nouvelle route : le parcours serait plus long et la déviation perdrait alors de son sens. Plus la route serait éloignée de Marmande, et moins il serait possible de capter le trafic. De plus, la déviation sera une infrastructure plus sécurisante que des voies existantes.

Il est rappelé que le couloir réservé est inscrit au PLU (plan local d'urbanisme). Le Département a acheté 50% des terrains sur le tracé. En effet, il a été mis en demeure par des propriétaires impactés, et était dans une obligation légale d'acquiescer ces terrains. Quant à la question des acquisitions sur le couloir réservé, le Département aurait pu acheter sur une bande plus importante pour limiter les constructions dans le secteur. Toutefois, il a fallu trouver un équilibre car certains propriétaires ne souhaitent pas forcément vendre une plus grande part de leurs terrains.

Enfin, une participante souligne qu'éloigner le tracé supposerait aussi de détruire des terrains agricoles, dont le rôle est pourtant essentiel pour l'activité économique et l'alimentation locales.

Sur la communication autour du projet

Des participants regrettent l'artificialisation des sols induite par le projet, ainsi que la baisse de la valeur des maisons situées à proximité de la future déviation. Plusieurs personnes constatent leurs difficultés à accéder à l'information du projet, et mettent en cause les promoteurs immobiliers ou notaires qui ont réalisé des ventes sans informer préalablement du projet. Avant la réunion publique, peu d'habitants étaient informés de la reprise du projet, selon les participants.

A ce sujet, Neorama rappelle que malgré l'information officielle diffusée pour informer sur le projet et la phase de concertation publique (distribution et boitage de flyer, site internet, affichage en mairie, communiqué de presse...), il est toujours difficile de réussir à informer correctement toutes les personnes concernées. Tous les participants ne doivent pas hésiter à faire circuler l'information auprès de leurs voisins et d'inviter à participer à la concertation.

Concernant la plus-value du projet, Ingerop rappelle les forts bénéfices attendus sur le centre-ville de Marmande : le trafic de transit (VL et PL) qui n'a pas vocation à passer en centre-ville doit être détourné en périphérie comme dans toutes les agglomérations. Réaliser une infrastructure dédiée à cette vocation permettra par ailleurs d'améliorer l'attractivité et le cadre urbain du centre-ville.

Il est demandé comment les habitants pourront s'informer de la décision finale du maître d'ouvrage, et comment s'organisera la continuité de l'information à l'issue de ces ateliers.

Au 14 décembre 2020, date de clôture de cette phase de concertation, le Département analysera toutes les contributions reçues depuis 2 mois ainsi que les échanges et demandes issues de la réunion publique et des 8 ateliers thématiques. Cette analyse et les décisions qui seront prises par le Département seront formalisées au sein d'un document, appelé Bilan de la concertation. Ce Bilan de la concertation fera l'objet d'une délibération par le Conseil départemental. Dès lors, il s'agira donc d'un document transmissible à l'ensemble du public. Ce document argumenté sera a minima accessible sur le site Internet du Département ainsi qu'en version papier au sein des 5 lieux de concertation (mairie de Marmande, mairie de Virazeil, mairie de Saint-Pardoux-du-Breuil, siège de Val de Garonne Agglomération et l'Hôtel du Département). Les conseils municipaux pourront aussi se faire le relais de l'information. De plus, conformément au souhait du Département, un comité de suivi constitué d'habitants intéressés par la démarche, sera constitué afin d'être associé à l'avancée des études. Par ailleurs, l'enquête publique aura lieu fin 2021. Elle sera également un moment de participation pour le public qui pourra venir s'informer et faire ses remarques auprès du commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.

D'une manière générale, le public sera informé des grandes étapes de la vie du projet (dépôt des dossiers réglementaires, démarrage de l'Enquête Publique, délivrance des autorisations administratives...) par voie de presse, affichages dans les lieux publics dont les mairies, sur le site Internet du département...

Sur le trafic induit par la nouvelle route

Un participant s'inquiète de la saturation de la future route, et s'interroge sur l'absence de bénéfices du report de trafic des 2x2 voies des boulevards sur une route de 2x1 voie à l'extérieur de la ville. Une autre personne témoigne de l'importance du trafic sur la déviation Nord.

Il est rappelé que le trafic attendu sur la déviation Est s'approchera des 7 500 véhicules par jour (contre 10 000 pour la déviation Nord) : si ce chiffre peut sembler haut, il ne s'agit pas d'un cas de saturation comme à Agen ou à Bordeaux. Le Département ajoute que la mairie prévoit de réaménager les boulevards pour redonner un caractère urbain aux espaces (voies douces, navettes gratuites, transport en commun...).

▪ **1^{ère} thématique : « intégration paysagère et réduction des nuisances »**

La première partie de l'atelier consistait à diagnostiquer les sensibilités le long du tracé aussi bien concernant l'intégration paysagère que les nuisances sonores. Pour cela des plans du projet ont été proposés aux participants, ainsi que des exemples d'aménagements d'intégration paysagère et de mesures de réduction du bruit dans le but de recueillir des réactions. Nous proposons la synthèse des remarques écrites et orales des participants ainsi que les réponses apportées par le Département et le bureau d'études Ingerop.

Les participants s'enquièrent de la façon dont sont menées les études pour déterminer le niveau sonore, et notamment si chaque habitation est prise en compte.

Ingerop explique que l'étude est menée pour chaque habitation et pour chaque étage dans le cas d'immeuble, afin de respecter en tout point du tracé les niveaux de seuils autorisés. La modélisation se base sur le trafic projeté 20 ans après la mise en service de l'ouvrage, en prenant en compte la progression de trafic attendue. Il est important de noter que les calculs de modélisation se basent sur les hypothèses les plus défavorables pour le maître d'ouvrage : des progressions de trafic fortes, un enrobé de la chaussée standard.... Dans la réalité, les progressions de trafic ne seront pas atteintes, et il devrait être utilisé un enrobé phonique qui fait piège à son et permettra de baisser de 2 à 3 décibels (soit de diviser par deux le niveau sonore perçu) le bruit. Les modélisations intègrent donc des marges de sécurités significatives.

Concernant le bruit généré par la rocade, il proviendra principalement du bruit de roulement, plutôt que du bruit du moteur. Le Département précise qu'il s'agit toutefois de valeurs moyennes, et que le bruit en émergence n'est pas pris en compte, par exemple le passage ponctuel d'une moto bruyante.

Un participant témoigne que les aménagements existants sur la partie Nord de la rocade sont très efficaces au niveau de la protection contre le bruit : on ne relève pas de nuisances extraordinaires à cet endroit.

Concernant les nuisances sur l'environnement, un participant relève la présence de ZAU (zones à urbaniser) dans le PLU au milieu des champs, et s'inquiète de la protection de ces endroits.

Le Département explique qu'il existe des règles d'inconstructibilité sur 70 à 75 mètres à partir de l'ouvrage. La règle d'antériorité impose au maître d'ouvrage de tenir compte de ce qui est construit au moment de la construction de la déviation. Le Département n'a pas à tenir compte de ce qui pourrait être construit ultérieurement dans la zone. En effet, quand un promoteur immobilier achète un terrain en ZAU, c'est à lui d'assurer le respect de cette zone d'inconstructibilité à partir de la route.

Une autre participante demande s'il est possible de boiser les espaces disponibles au bord de la déviation.

Concernant la végétalisation des espaces au bord de l'ouvrage, elle est en effet possible. Le Département n'a pas d'obligation d'aménager de nouveaux espaces verts, mais il pourra affecter des terrains à proximité de la rocade pour cet usage.

Les participants relèvent l'importance des nuisances à la fois visuelles (mur) et sonores (bruit de fond) pour la résidence Héliante, construite en 2007 et située à proximité immédiate du rond-point de la rue Jean Mermoz (secteur 2) et de l'axe du tracé.

La protection de cette résidence sera bien entendu intégrée aux aménagements. A cet endroit-là, des protections phoniques importantes sont obligatoires pour respecter le seuil des 60 décibels moyen en journée. Il s'agira plus probablement de murs que de merlons. Pour limiter au maximum les nuisances visuelles, il est ensuite possible de réaliser des aménagements architecturaux et paysagers sur ces protections phoniques du côté de la résidence. De plus, il est confirmé que le bruit sera calculé à chaque étage, car le bruit monte.

Une participante estime tout de même que cela constitue une catastrophe pour les habitants venus chercher de la tranquillité, comme des personnes âgées qui aiment le calme. Les murs seront obligatoirement très hauts car la résidence comporte un étage, ce qui constitue une baisse importante de la qualité de vie des résidents.

Des participants font état du bruit des infrastructures routières existantes au nord du tracé, et demande si les écrans de la rocade vont aider à réduire ces nuisances.

Actuellement, le trafic sur les routes citées n'est pas protégé du bruit. Demain, la source du bruit sera rapprochée, mais des protections phoniques seront installées, ainsi qu'un revêtement spécial pour limiter le bruit. Le Département évoque l'idée de prolonger les protections phoniques jusqu'au giratoire.

Une question porte sur la courbe décrite par la déviation pour rejoindre le rond-point de la RD933.

Ingerop explique que la forme et l'emplacement du rond-point conditionnent l'axe donné à la route. L'optimisation de ce tracé est néanmoins à l'étude : l'objectif du Département est de l'éloigner au maximum des maisons.

Dans ce cas, les maisons situées dans cette zone auront tout de même droit aux protections phoniques, car le déplacement du tracé sera au maximum d'une dizaine de mètres.

Il est demandé ce qui se passe si les mesures font état d'un niveau sonore de 59.9 DB, qui est juste en dessous du seuil réglementaire pour la mise en place de protections phoniques.

Puisque les mesures regroupent généralement plusieurs habitations proches, il est très peu probable qu'une maison se retrouve dans ce cas de figure. Si c'était le cas d'un groupement de logements, des protections seraient aménagées.

Au sujet de l'aspect visuel des protections phoniques (écrans antibruit, merlons, végétalisation).

Le Département précise que les écrans antibruit coûtent environ 500 euros le mètre carré : le merlon sera donc préféré dans les endroits où ce choix est possible. Quant à l'aspect des murs antibruit, il est indiqué aux riverains qu'un traitement végétal est possible.

De plus, le Département confirme qu'il est possible de végétaliser davantage le coté extérieur qu'intérieur des merlons, pour compenser la perte de la vue dégagée et ne pas voir les camions passer.

Un participant trouve les merlons plus agréables visuellement, car ils permettent une végétalisation.

- **2^{ème} thématique : usages et mobilités**

Cette partie traite des déplacements et des fonctionnalités du projet. Elle vise à faire le recensement des principaux usages (déplacement doux) et mobilités le long du tracé. Elle expose aussi les rétablissements envisagés secteur par secteur et les variantes d'aménagement en incluant le maintien des mobilités douces.

- **Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC 15/rue d'Escateloup**

La variante proposée concerne la rue d'Escateloup. La variante 1 consiste à la rétablir sous le même ouvrage d'art que celui du franchissement de la voie ferrée, selon un tracé particulier. La variante 2 rétablit la rue en la faisant passer dans le remblai de la future déviation, et ne modifie pas le tracé de la rue d'Escateloup.

Une rampe est proposée pour les vélos et les piétons. Le passage à niveau sera supprimé, le franchissement de voie ferrée fera 7 mètres de hauteur. Une voie verte sera aménagée à côté et parallèlement à la déviation, séparée de la route par un mur.

La VC15 doit être rétablie pour assurer la desserte des serres de Perrinot et de l'entreprise de M. Bordes. Du côté de la voie ferrée, le raccordement ne pose pas de problème. Pour celui de la RD 299, il est proposé la mise en place d'un carrefour, dont la forme reste à déterminer, proche de l'accès au hameau du Cramat, ainsi que d'une contre-allée. Il n'est pas possible de rattacher une cinquième branche au giratoire de façon sécurisée.

Enfin, la rue Hélène Boucher devra être aménagée pour répondre à des problématiques de sécurisation des mouvements piétons notamment. Il est notamment envisagé de fermer le tourne-à-gauche et de le renvoyer sur le giratoire, et de placer les panneaux entrée et sortie d'agglomération sur ce tronçon.

Un participant connaissant le quartier de la rue d'Escateloup signale qu'il y a de nombreuses problématiques de vitesse. Il est favorable à ne pas maintenir la variante 2.

Ingerop confirme que la variante 1 a en effet un impact positif sur la réduction de la vitesse, de plus le remblai représente une barrière visuelle pour les habitations environnantes.

La question des voies cyclables autour de l'ouvrage est soulevée.

Le passage à niveau devait être supprimé, et une rampe installée permettra de faire passer une voie verte parallèle à la rocade. Le projet initial n'ayant prévu un passage vélo qu'à cet endroit, il est demandé aux participants s'ils souhaitent la poursuivre sur tout le linéaire de la déviation.

Ceux-ci confirment les attentes des habitants pour une voie verte sur tout le long du tracé, placée de préférence côté ville de Marmande (A noter que la voie verte devra très certainement traverser la rocade à certains endroits en fonction de la place disponible).

Les intervenants sont interrogés sur l'emplacement des futurs bassins de rétention d'eau, non représentés sur la carte proposée à l'atelier.

Ingerop explique que la logique prévoit initialement de les mettre côté aval. Néanmoins, comme le terrain est plat, il peut être défendu de les mettre en amont, c'est-à-dire à l'Est du tracé. Les éventuels problèmes d'inondation seront aussi pris en compte.

Une participante signale le passage d'un câble électrique souterrain sous une portion de la future route.

Tous les réseaux concernés par la déviation seront recensés et pris en compte dans le cadre des travaux.

Un participant demande si les serres Perrinot ouest présentent un accès par l'arrière, ce qui permettrait de résoudre en partie les problèmes de trafic de camions.

Ingerop propose d'étudier cette alternative afin que le Département puisse en dégager les bénéfices pour le secteur.

- **Secteur 2 : rue Jean Mermoz**

Au niveau de la rue Jean Mermoz, une desserte giratoire est envisagée avec des traversées piétonnes et cyclistes.

Concernant les mobilités douces sur le rond-point de la rue Jean Mermoz, une participante signale l'emprunt de cette rue par des piétons pour des balades.

Ingerop confirme la future présence d'une voie verte permettant de franchir ce rond-point.

Il est relevé l'importance du trafic futur et des perturbations visuelles (mur antibruit) au pied de la résidence Héliante, qui inquiète des riverains.

Le Département souligne qu'au niveau du giratoire, les véhicules seront forcés de décélérer. Néanmoins, les porteurs de projet sont tout à fait conscients de ces détails, et le traitement des nuisances sera fait en conséquence.

Ingerop signale une idée apparue dans l'atelier précédent, qui serait le léger décalage vers l'est du tracé sur ce secteur pour s'éloigner des habitations et notamment de la résidence Héliante. Deux maisons isolées seraient alors potentiellement impactées ainsi que des terrains de l'industriel Lizi-Creuset. Cette proposition sera étudiée en prenant en compte l'ensemble de ces aspects.

- **Secteur 3 : rue Saint-Exupéry /rue Charles Gounod**

Concernant le secteur 3, la rue Saint-Exupéry sera fermée. Il y a deux variantes concernant le rétablissement de la rue Charles Gounod. Dans la première, la déviation passe sous la rue Gounod. Dans la seconde serait créé un giratoire.

Le choix de la variante du secteur 3 ne recueille pas l'unanimité, et les participants ont des avis mitigés sur les deux solutions proposées : le rond-point permettrait une meilleure intégration visuelle et un accès à la rocade pour les secteurs environnants.

Ingerop précise que la création d'un carrefour giratoire sur la rocade générera une discontinuité, obligeant les véhicules à freiner, ce qui augmente les nuisances sonores. Le giratoire supposera la présence de murs anti-bruit, ce qui ne garantit pas une meilleure intégration visuelle.

Me Leroy et sa sœur souhaitent vendre leur terrain (parcelle DW311, 557 mètres carrés), situé au nord du tronçon de la déviation est.

Si le Département devait acquérir cette parcelle, les participants suggèrent l'aménagement d'une aire de covoiturage à cet endroit. L'option d'un parc ou d'une aire de loisirs est en revanche écartée, en raison du peu d'attractivité de cet espace.

Le Département remercie les participants pour leur présence et invite chacun(e) à continuer de s'exprimer sur les registres mis en place pour la concertation.

Atelier n°5 :



DEVIATION EST DE MARMANDE Atelier thématique n°5 - Mardi 24 novembre - 15h-17h Compte-rendu des échanges

Rappel du contexte

La situation sanitaire exceptionnelle a contraint le Département à réorganiser son dispositif de concertation dans le respect des contraintes définies (ateliers en présentiel limités à 10 personnes animateurs compris). Afin de permettre aux personnes qui s'étaient déjà inscrites lors de la réunion publique, via internet ou par téléphone, de participer à ces temps d'échanges mais également de permettre à de nouvelles personnes de se mobiliser, les 2 seuls ateliers initialement prévus ont été dédoublés en 8 sessions d'ateliers étalées sur 4 jours :

- Jeudi 12 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 17 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 24 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Jeudi 26 novembre – 15h-17h / 18h-20h

La répartition des participants par atelier s'est faite de façon arbitraire, par ordre alphabétique. Chaque participant avait néanmoins la possibilité de s'inscrire sur un autre créneau, si le 1^{er} proposé ne pouvait lui convenir. Une invitation nominative a été par la suite envoyée à chaque participant par le Département.

Étaient présents à ce cinquième atelier :

Pour l'équipe projet :	Pour les participants :
• Serge Bouzerand, Département du Lot-et-Garonne • Frédéric Duhart, Ingerop • Isolde Rivas, Neorama	• Hélène Bolzon • Philippe Hemon • Jean-Marie Juan • Camille Sassin • Alain Tonel

L'atelier s'est déroulé en 2 temps :

- Un premier temps de présentation introductive pour rappeler le dispositif de concertation et les principaux points du projet de déviation
- un deuxième temps participatif d'échanges avec les participants sur les 2 thématiques

1. Rappel du dispositif de concertation

La concertation a commencé le 14 octobre avec une réunion publique. Elle reste ouverte durant 2 mois jusqu'au 14 décembre. Un dossier de concertation ainsi que des registres sont disponibles en format papier dans les 5 lieux de la concertation (mairies de Marmande, Virazeil et Saint-Pardoux-du-Breuil, sièges de Val de Garonne Agglomération et du Département), et en format numérique sur le site internet du Département. Ces registres permettent à chacun de s'exprimer librement sur le projet. Une adresse courrier et email sont également disponibles.

L'objectif visé par les ateliers thématiques est de traiter l'intégration de l'ouvrage sur le territoire à travers 2 thématiques : « intégration paysagère et gestion des nuisances » et « usages et mobilités ». La concertation est aussi le moment de signaler toutes les sensibilités sur le territoire et de faire des suggestions et des remarques sur des points qui n'auraient pas été pensés auparavant. La réunion permet ainsi de rassembler les avis de chaque usager(e) du territoire afin d'améliorer le projet.

2. Présentation du projet

Le projet de la déviation Est s'intègre dans la poursuite de la rocade, il est intégré au plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. La déviation nord-ouest a été mise en service en juin 2009. Le projet est inscrit depuis 20 ans dans les documents d'urbanisme.

Les objectifs sont les suivants :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (boulevards, radiales)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération
- Désenclaver le Tonneinquois et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité, dans le centre de Marmande mais aussi sur tout le tracé
- Prendre en compte et développer les liaisons douces (piétons, cyclistes)

Concernant le calendrier prévisionnel du projet : les études préliminaires dont celles relatives aux trafics ont eu lieu en 2019. La phase de concertation se déroule jusqu'à la fin de l'année (14 décembre 2020). L'enquête publique est envisagée en 2021. L'année 2022 sera consacrée à l'obtention des autorisations administratives, au développement du projet global et aux consultations des entreprises. Les travaux pourront alors se dérouler en 2023, pour une mise en service fin 2024.

La route concernée sera une 2x1 voie, la vitesse y sera limitée à 80 km/h, comme c'est déjà le cas sur les autres portions de la rocade. Il n'y aura aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher, située dans la continuité du tracé.

Trois secteurs de variantes d'aménagement ont été identifiés :

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

Parmi les impacts sur l'environnement dont les études sont en cours, on distingue trois types d'impacts :

- Les impacts sur l'environnement physique : notamment la question de la gestion des eaux pluviales avec la création d'un réseau d'assainissement spécifique. Un recours préférentiel à l'infiltration des eaux est étudié, et une attention particulière est accordée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.
- Les impacts sur le milieu naturel : l'inventaire écologique de la faune et de la flore ont permis de définir des espèces protégées. La stratégie ERC (éviter, réduire, compenser) sera appliquée.
- Les impacts sur le milieu humain : il s'agit de l'intégration paysagère et architecturale (pour lequel un architecte et un paysagiste sont présents), du maintien des accès pour les riverains, du traitement des nuisances sonores, et enfin de la prise en compte des déplacements doux.

3. Échanges avec les participants

- **Remarques générales**

Sur le tracé proposé

Les riverains se demandent pourquoi le tracé n'a pas été modifié, au vu de l'urbanisation récente de l'Est de Marmande. Le Département propriétaire de terrains sur le tracé actuel pourrait acquérir des terrains agricoles dans cet espace. Il est proposé de décaler le rond-point de la rue Jean Mermoz vers l'Est, afin de faire passer la rocade dans les zones agricoles inhabitées, pour limiter les nuisances des habitations concernées par le tracé actuel. La rocade pourrait ensuite rejoindre la RD813 en contournant les entreprises par le Sud-Est.

La première limite à cette option est la présence d'habitations dans cette zone, au sud de l'aéroport. Ces maisons devraient par conséquent être achetées pour être démolies

De plus, le coût du projet serait également augmenté par le rallongement du tracé.

Le Département est bénéficiaire de l'emplacement réservé de la déviation depuis 2007. Mis en demeure, il a acheté auprès des propriétaires intéressés près de la moitié des terrains situés sur cet emplacement réservé. Déplacer le projet reviendrait à démultiplier des coûts d'acquisitions foncières. Au regard de la bonne gestion des deniers publics, l'analyse sur les gains ou les bénéfices d'un décalage du tracé doit donc être appréhendée finement car il est indéniable que l'urbanisation s'est développée après que l'Emplacement réservé pour la future déviation ait été créé et que les acquisitions foncières aient été opérées par le Département.

Le déplacement du tracé au niveau des terrains agricoles plus à l'Est impliquerait le contournement de la piste de l'aéroport. Ceci amènerait à un linéaire à minima de 5 km au lieu des 2,5km actuels. La déviation serait alors trop longue pour attirer le trafic et ne répondrait plus à sa vocation première. : la déviation ne serait par conséquent plus pertinente.

Enfin, le Conseil départemental informe les participants de la démarche du « zéro artificialisation des sols », qui s'inscrit dans une politique nationale de préservation des espaces non urbanisés. Le principe est d'essayer de reconstruire la ville sur elle-même, en ne touchant pas aux terres agricoles, maraîchères notamment. Le tracé actuel a aujourd'hui gelé des terres et permis des friches : utiliser des terres agricoles pour le projet engendre un impact foncier et environnemental immédiat, ainsi qu'une rupture fonctionnelle de terres qui ne seraient plus exploitables si coupées en deux. Le projet présenté actuellement a l'avantage important de ne pas impacter de terrains agricoles.

Sur le coût du projet

Les participants s'interrogent sur la flexibilité du budget alloué au projet : si l'enveloppe est arrêtée, que se passerait-il si les travaux venaient à être plus chers que prévu ?

L'enveloppe globale est en effet arrêtée, car il est indispensable de prévoir le budget en amont des travaux. La définition d'un budget permet en effet aux décideurs d'acter la possibilité financière de réaliser le projet et de le planifier. Néanmoins, le contenu précis de l'enveloppe peut évoluer : il existe de nombreuses variantes, qui n'ont pas été nécessairement imaginées par l'équipe porteuse du projet, et qui rentrent dans le budget prévu aujourd'hui.

Sur l'emprise du projet

Les habitants s'interrogent sur la largeur totale de la future route.

Ingerop précise que la surface revêtue sera d'environ 10 mètres. A cela s'ajouteront par endroits 10 mètres de talus de chaque côté. L'emprise maximale du projet sera donc de 25 à 30 mètres.

Sur l'organisation des ateliers

Les participants à l'atelier se demandent comment ont été faits les groupes des 8 ateliers, et notamment s'ils ont été répartis par quartier.

Les intervenants expliquent que les participants ont été répartis par ordre alphabétique. Le mélange d'habitants de différents quartiers permet de confronter les avis divers. Les choix d'aménagements qui ressortiront de la concertation sont en effet une affaire de compromis : des habitants peuvent ne pas être du même avis que leurs voisins, en raison par exemple de l'usage qu'ils pourront avoir de la déviation ou des nuisances visuelles propres à chaque maison. La concertation cherche à mettre en évidence la complexité de ces choix d'aménagement et faciliter le compromis entre les différents avis.

Sur la poursuite de la concertation

Les résidents font part de leurs attentes concernant les résultats des ateliers.

Neorama rappelle qu'à l'issue de la concertation, l'ensemble des avis des participants seront compilés au sein d'un document appelé « Bilan de la concertation ». Au sein de ce Bilan, seront apportées des réponses par le Département en sa qualité de maître d'ouvrage : études de

solutions, prise en compte d'éléments nouveaux... Une réunion publique de restitution du Bilan est envisagée, mais l'incertitude du contexte sanitaire actuel retarde pour l'instant son organisation. Dans tous les cas, l'analyse des contributions et les décisions qui seront prises par le Département seront rendues publiques (bilan de la concertation accessible sur le site Internet du département, disponible en version papier dans les 5 lieux de la concertation, présentation en réunion publique...).

Par ailleurs, conformément au souhait du Département, un comité de suivi constitué d'habitants intéressés par la démarche, sera constitué afin d'être associé à l'avancée des études.

Enfin, le projet définitif sera soumis à enquête publique fin 2021. Le commissaire enquêteur nommé par le tribunal administratif aura accès aux résultats de la concertation. Pendant l'enquête publique, les riverains pourront aller à la rencontre du commissaire enquêteur et de nouveau formuler des remarques sur le projet. Le commissaire enquêteur émettra ensuite un avis sur l'intérêt général du projet global (avis qui pourra être favorable sans réserve, favorable avec préconisations ou défavorable). La reconnaissance par arrêté préfectoral de l'utilité publique du projet et des autres autorisations réglementaires nécessaires pour démarrer les travaux ne peut intervenir qu'à l'issue des conclusions de l'Enquête Publique.

Un participant suggère de se constituer en groupe pour mieux faire valoir les intérêts des habitants concernés.

Un collectif s'est déjà constitué pour recueillir des opinions, et les intervenants invitent les participants à prendre contact avec celui-ci s'ils le souhaitent. Il est toujours possible aussi de prendre connaissance des commentaires sur les registres, en ligne et en mairie.

Sur l'évolution du nombre de moustiques

Une personne craint la prolifération de moustiques autour des futurs bassins de rétention d'eaux de pluie prévus dans le projet, notamment au regard des nombreux moustiques présents à l'Ouest de Marmande depuis quelques années.

Cet essor est naturellement indépendant de la construction d'une route. Néanmoins, cette problématique doit être prise en compte dans le cadre de la conception du projet afin que celui-ci n'accentue pas le phénomène de prolifération. La possibilité d'aménager des bassins de rétention secs est actuellement à l'étude.

▪ 1^{ère} thématique : « intégration paysagère et réduction des nuisances »

La première partie de l'atelier consistait à diagnostiquer les sensibilités le long du tracé aussi bien concernant l'intégration paysagère que les nuisances sonores. Pour cela des plans du projet ont été proposés aux participants, ainsi que des exemples d'aménagements d'intégration paysagère et de mesures de réduction du bruit dans le but de recueillir des réactions. Nous proposons la synthèse des remarques écrites et orales des participants ainsi que les réponses apportées par le Département et le bureau d'études Ingerop.

Ingerop explique que la déviation suit pour l'essentiel un tracé plat : elle sera à 50 cm au-dessus du terrain naturel, pour des raisons d'écoulement des eaux. Deux zones présenteront des remblais : la route atteindra en effet 7 mètres de hauteur entre les serres de Perrinot, et

5.5 mètres si la variante du pont est retenue dans le secteur 3. Concernant la majorité du tracé, le paysage pourra donc être dégagé, ou bien végétalisé, ou présenter des merlons (buttes de terre, végétalisées ou non, qui permettent une coupure visuelle).

Sur les nuisances sonores, un cadre réglementaire est opposable au porteur du projet. Des mesures de bruit effectuées en septembre 2019 ont permis de caractériser l'ambiance sonore actuelle pour tous les secteurs concernés par le projet. On y relève en moyenne 45 décibels. Dans ce genre de situation, l'obligation réglementaire est de ne pas dépasser les 60 décibels devant chaque habitation et à chaque étage. Pour ne pas dépasser ce seuil, le maître d'ouvrage doit mettre des dispositifs de réduction du bruit à la source. Il peut s'agir d'écrans en béton (dont certains absorbent le bruit), d'écrans translucides (qui sont moins efficaces car réfléchissent le bruit), ou de merlons, légèrement moins performants que les écrans, mais qui peuvent être végétalisés. On peut aussi agir sur le revêtement routier : l'installation d'un enrobé phonique qui fait piège à son permet de réduire le bruit de 2 à 3 décibels, ce qui revient à le diviser par deux. En effet, le bruit de roulement est la principale source de bruit passés 80km/h, avant le bruit des moteurs thermiques. Les camions frigorifiques émettent aussi un bruit important.

La modélisation est faite à l'horizon 2045, soit 20 ans après la mise en service. On prend ainsi en compte l'évolution du trafic. Cette méthode est très précautionneuse, car les nuisances sonores prévues sont souvent bien supérieures aux réelles nuisances futures.

Un résident inquiet du bruit au niveau des giratoires demande quelle est la distance la plus longue entre deux ronds-points sur la portion.

Ingerop précise que 1 200 mètres séparent au maximum deux ronds-points dans le projet. Effectivement, les giratoires sont des zones où les nuisances sonores peuvent être importantes.

Une participante relève la forte différence entre les 45 décibels écoutés actuellement dans la zone, et la limite des 60 décibels. Il est demandé à quoi correspond un niveau sonore de 60 décibels.

Le Département rappelle que 60 décibels correspondent au seuil réglementaire fixé par la loi. Cela correspond environ au son émis dans une conversation, comme au cours de cet atelier. Les sonomètres utilisés par les ingénieurs sont calibrés de façon très stricte pour respecter au maximum ce seuil de 60 db, qui correspond à une moyenne sur la journée. Le seuil à ne pas dépasser la nuit est de 55 db : il sera facilement respecté, car il y a peu de trafic nocturne à Marmande.

Une participante s'interroge du bruit renvoyé actuellement par les Serres de Perrinot autour de sa maison. Déjà exposée à ce bruit ainsi qu'au son de la voie ferrée, elle s'inquiète de la multiplication du bruit induit par la future route.

Ingerop précise que le maître d'ouvrage n'est tenu de prendre en compte que le bruit issu de son projet. Ainsi, il n'est pas responsable ici du bruit émis par les trains, les serres ou les autres routes. Toutefois, il est probable que les serres évoquées réfléchissent le bruit : elles jouent ici le même rôle que des écrans réfléchissants en plexiglas. Dans tous les cas, le seuil des 60 db ne sera pas dépassé, et le bruit ferroviaire existant ainsi que la présence des serres seront pris en compte dans les modélisations.

Un habitant demande s'il est possible de faire un recours contre le projet, si à l'ouverture de la route il devait s'avérer que le bruit dépasse les seuils autorisés.

Le Département confirme qu'il est possible dans ce cas-là de demander une expertise afin de vérifier que le bruit ne dépasse pas 60 db.

A ce sujet, un résident de l'ouest de Marmande témoigne de son expérience. Les riverains avaient les mêmes craintes avant l'ouverture de la portion ouest en 2009. Il confirme l'efficacité des écrans anti-bruit sur la portion qui le concerne.

Le Département explique que si la mise en service de la rocade ouest a en effet suscité quelques commentaires au début, les Marmandais se sont ensuite habitués à cette route qu'ils empruntent désormais régulièrement.

Un habitant de la rue d'Escateloup s'interroge sur la différence visuelle entre les deux variantes du secteur 1, qui impliquent chacune un pont franchissant la voie ferrée. Il se demande aussi s'il pourra bénéficier des écrans antibruit.

Ingerop explique que la différence visuelle entre ces deux variantes ne sera pas fondamentale. La variante 2 est un peu plus haute au-dessus de la rue d'Escateloup que la variante 1. Elle montera ensuite progressivement pour atteindre les 7 mètres de hauteur au-dessus de la voie ferrée, quelle que soit la variante choisie. Pour avoir une idée de cette hauteur, le Département compare cet impact visuel à celui existant au niveau du Leclerc de Marmande sur la déviation existante.

Concernant le bruit, Ingerop explique que l'avantage des écrans protecteurs est leur efficacité liée au matériel utilisé et leur faible emprise : ils peuvent être placés au plus près de la chaussée, même si celle-ci est en hauteur. La maison concernée pourra donc bénéficier des murs antibruit, qui seront installés sur les talus prévus dans le projet.

Quelqu'un s'inquiète de l'impact sonore des camions qui monteront dans la rue d'Escateloup.

D'après les calculs, le bruit ne sera pas particulièrement important à cet endroit. En effet, la pente ne sera pas si forte : elle sera de 3-4% maximum en un point très localisé.

Un participant demande comment sont choisies les protections acoustiques.

Il est rappelé que le choix des types de protection n'est pas encore arrêté et dépendra des contributions des citoyens. Néanmoins, les écrans transparents n'ont pas la préférence des porteurs de projet, car ils sont moins efficaces contre le bruit. Le Département invite les participants à aller se promener au niveau de la déviation ouest, pour se faire une idée de l'impact de la rocade actuelle au niveau des écrans antibruit. Il est notamment possible de faire cette comparaison au niveau de l'avenue des Villas.

Les participants soulignent les problèmes de sécurité posés par les survitesses au niveau de certains ronds-points marmandais. L'augmentation du trafic risque d'ailleurs d'accentuer le bruit dans le futur sur les ronds-points existants de la rocade.

Les intervenants expliquent que les survitesses sont notamment dues au trop grand diamètre de certains giratoires. Le projet de la déviation Est prendra en compte ce paramètre. Concernant l'augmentation du trafic, les études acoustiques sont réalisées pour qu'il n'y ait pas de problème de bruit à minima avant 20 ans.

Au sujet des aménagements paysagers :

Plusieurs riverains sont en faveur de la végétalisation des espaces non concernés par les murs antibruit. Ils préfèrent masquer la rocade, par des merlons ou des arbres, plutôt que de conserver une vue dégagée. Une autre personne souligne les avantages d'avoir une vue dégagée du paysage dans les zones sans maison ; c'est d'ailleurs le cas d'endroits sur la déviation Ouest.

Consultés sur les murs prévus entre les serres Perrinot en raison du manque d'espace pour des merlons, les participants n'évoquent pas de souhaits particuliers. Le Département réfléchit notamment à ces aménagements dans l'hypothèse où les serres seraient amenées à disparaître.

Concernant la rampe entre ces serres, un habitant demande si le bruit émis se propagera.

Ingerop explique que le bruit se propage essentiellement perpendiculairement à la route : il ne concernera donc que les serres à cet endroit-ci.

Des résidents témoignent du passage saisonnier d'hélicoptères sur les serres des Perrinot pour l'épandage agricole.

Ce sujet est revenu pendant d'autres ateliers. Les porteurs de projet ont rencontré l'entreprise l'hiver dernier et n'avaient pas été informés de ce détail. Les serres disposent certainement d'une autorisation pour survoler la zone, car l'épandage est réglementé. Demain, ils devront demander une autorisation pour survoler la rocade qui sera une route départementale.

Une question est posée concernant l'entretien des aménagements paysagers.

Il est confirmé que toutes les plantations opérées dans le cadre du projet paysager de la déviation seront entretenues par le Département.

▪ 2^{ème} thématique : usages et mobilités

Cette partie traite des déplacements et des fonctionnalités du projet. Elle vise à faire le recensement des principaux usages (déplacement doux) et mobilités le long du tracé. Elle expose aussi les rétablissements envisagés secteur par secteur et les variantes d'aménagement en incluant le maintien des mobilités douces.

• Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC 15/rue d'Escateloup

La variante proposée concerne la rue d'Escateloup. La variante 1 consiste à la rétablir sous l'ouvrage d'art dédié au passage de la voie ferrée, selon un tracé particulier un peu sinueux. La variante 2 rétablit la rue en la faisant passer dans le remblai de la future déviation, et ne modifie pas le tracé de la rue d'Escateloup.

La rue Hélène Boucher devra être aménagée pour répondre notamment à des problématiques de sécurisation des mouvements piétons. Il est également envisagé de fermer le tourne-à-gauche et de renvoyer les véhicules sur les giratoires pour éviter les effets de cisaillements de la circulation, comme cela a été proposé dans d'autres ateliers.

Un participant indique l'existence d'un arrêt de bus rue Hélène Boucher, et se demande comment il sera possible de traverser quand il y aura la rocade.



Les modalités de stationnement du bus seront prises en compte dans les aménagements. Actuellement, des passages piétons existent. Le maître d'ouvrage s'est engagé à étudier tous les moyens pour sécuriser aux mieux les traversées piétonnes... Un passage souterrain pourrait être une solution envisageable.

Concernant les variantes rue d'Escanteloup, un habitant demande si les deux variantes sont arrêtées, ou s'il est possible d'en envisager d'autres. Un autre se demande comment la variante est choisie à la fin, et si le coût influe sur la décision.

Ingerop précise que les variantes exposées aux ateliers sont des options, imaginées par les porteurs de projet, leur paraissant réalisables. Il est possible d'en proposer d'autres, dans la limite des contraintes techniques. Le Département est ouvert à toute proposition, car il ne s'agit à ce stade que d'hypothèses : d'autres idées peuvent venir à l'esprit, et c'est justement le but de la concertation que de recueillir l'avis des habitants. Par exemple, quelqu'un a proposé lors d'un précédent atelier de conserver le passage à niveau ; mais il est compliqué de le maintenir en même temps que la rue d'Escanteloup. Le Département est là pour exposer les avantages et inconvénients de chaque variante, ainsi que faire remonter des souhaits éventuels, mais n'a pas d'avis arrêté sur la question. Quant à la différence de coût entre les variantes, elle est mince et n'influe pas sur le choix final.

Des réflexions sont émises sur le trafic rue d'Escanteloup : les participants témoignent du passage actuel de nombreux camions, et s'interrogent sur l'augmentation de ce trafic. Notamment, il est craint que la fermeture du passage à niveau engendre plus de circulation sur la rue d'Escanteloup.

Les usages actuels ne seront pas modifiés ici. A l'avenir, les poids lourds ne seront pas plus nombreux : la rue d'Escanteloup passera quoiqu'il arrive sous la déviation, et les camions qui l'empruntent aujourd'hui continueront à l'utiliser demain. Quant aux véhicules qui se rendent à l'entrepôt de M. Bordes, ils seront obligés de faire le tour pour récupérer la rocade au niveau de la rue Jean Mermoz, du fait de la suppression du passage à niveau. Il est en effet inconcevable que SNCF Réseau valide le maintien de ce passage à niveau alors même, qu'il est prévu un passage supérieur pour assurer son franchissement.

Au-delà de la question de ces poids lourds, Ingerop estime qu'il pourrait au contraire y avoir moins de trafic à l'avenir à l'est de la rue. En effet, les usagers arrivant de la RD813 et souhaitant rejoindre Virazeil prendront désormais la déviation et non plus la VC15.

Les participants soulignent l'étroitesse de la rue d'Escanteloup, non propice au croisement des véhicules et notamment des poids lourds.

La rue sera élargie dans le cas des 2 variantes aux abords de la rocade pour permettre à ces camions de se croiser en toute sécurité. Cet élargissement ne pourra par contre pas concerner toute la rue, car cela ne relève pas du projet.

Un participant propose de créer une contre-allée pour raccorder la rue d'Escanteloup à la déviation au niveau du rond-point prévu rue Jean Mermoz. Cela permettra éventuellement de desservir des futures entreprises, car il faut prendre en compte le développement de l'agglomération pour plusieurs décennies.

Le Département note la proposition, mais remarque que cela allongerait les travaux de plusieurs centaines de mètres. Au-delà du coût, cela encombrerait la vue de deux routes supplémentaires de chaque côté de la rocade, non désirables pour certains riverains. De plus,

il s'agirait de créer des voiries de part et d'autre de la rocade, ce qui pose des problèmes en termes de foncier.

Au sujet du raccordement de la RD299 et du giratoire rue Hélène Boucher :

Il est proposé la mise en place d'un carrefour au niveau du hameau du Cramat, dont la forme reste à déterminer. Le Département s'est engagé à étudier un raccordement de la VC15 directement au giratoire en concevant un nouveau giratoire à 5 branches afin de réfléchir aux impacts possibles qu'il occasionnerait. Il rappelle qu'il n'est pas possible de rattacher une cinquième branche au giratoire existant de façon sécurisée.

Un participant propose d'allonger le giratoire.

Ingerop souligne que les giratoires ovales n'existent qu'en zone urbanisée, car ils comportent de fortes problématiques de vitesse et de perception. De nombreux textes insistent sur la dangerosité de tels aménagements.

Concernant les aménagements pour piétons et cycles :

Au niveau de la rue d'Escateloup, une rampe est proposée pour les vélos et les piétons. Le passage à niveau sera supprimé. Une voie verte sera aménagée à côté et parallèlement à la déviation, séparée de la route par un mur. Piétons et cycles seront donc totalement séparés de la chaussée où passeront les voitures.

En réponse à une question sur les vélos rue d'Escateloup, Ingerop confirme qu'ils pourront continuer à passer.

Suite à une demande issue de la concertation, une continuité piétonne et cycle sera aménagée tout le long de la déviation. Les participants semblent approuver cette initiative. Une cycliste est notamment présente à l'atelier, et tient à cet aménagement.

- **Secteur 2 : rue Jean Mermoz**

Au niveau de la rue Jean Mermoz, une desserte giratoire est envisagée avec des traversées piétonnes et cyclistes.

Une participante s'interroge sur la possibilité de créer un passage souterrain pour les piétons et cyclistes au niveau du rond-point prévu de la rue Jean Mermoz, comme celui qui existe à Beyssac. Elle dispose d'une remorque pour transporter un enfant, et souhaite une traversée sécurisée au niveau de ce rond-point.

Ingerop détaille les différences de configuration entre le passage de Beyssac, dont la pente permet une bonne pénétration de la lumière de jour comme de nuit, et la rue Jean Mermoz qui est tout à fait plate. Dans ce cas, un souterrain serait moins agréable car moins éclairé, et potentiellement moins sécuritaire. De plus, cela poserait un problème pour la gestion des eaux de pluie : il s'agirait d'évacuer l'eau accumulée avec des pompes.

Ce qui est proposé pour les vélos sur ce rond-point, est la création d'un îlot, suffisamment long et large pour traverser les deux voies de la déviation en toute sécurité. La traversée de la voie verte mesurerait 3 mètres de large, et serait raccordée de part et d'autre à la rue Jean Mermoz. Les études préliminaires sont encore en cours au sujet de cette traversée, mais les porteurs de projet sont conscients de l'importance de ce sujet. Il est aussi question de

communiquer ce besoin à la mairie, en vue d'allonger la piste cyclable actuelle de la rue Mermoz jusqu'au gymnase.

- **Secteur 3 : rue Saint-Exupéry /rue Charles Gounod**

Concernant le secteur 3, la rue Saint-Exupéry sera fermée, des placettes de retournement seront installées de chaque côté. Il y a deux variantes concernant le rétablissement de la rue Charles Gounod. Dans la première, la rue Charles Gounod est rétablie avec un passage surélevé au-dessus de la rocade. Dans la seconde serait créé un carrefour giratoire.

Un riverain demande si les piétons et les cyclistes pourront franchir la rocade selon un passage sécurisé.

Ingerop confirme que des trottoirs seront aménagés sur cet ouvrage, mais ne peut promettre la création de trottoirs sur l'ensemble de la rue Gounod, décision qui relève de la ville. En revanche, si une piste cyclable est instaurée tout le long du tracé, elle sera raccordée à la rue Gounod.

Au sujet des deux variantes de ce secteur ;

Il ne ressort pas de préférence tranchée de la discussion. Les deux solutions (giratoire et pont) comportent chacune des avantages et des inconvénients. Le giratoire permet une réduction de la vitesse et plusieurs connexions routières notamment en vue d'un développement futur de la ville ; mais il allonge le temps de parcours et pourrait augmenter le trafic dans les secteurs alentours ainsi que les nuisances sonores. Certains participants préfèrent toutefois cette variante pour pouvoir bénéficier d'une entrée sur la rocade, quand d'autres préfèrent le calme apporté par le pont.

Les participants s'interrogent sur l'autorité responsable de l'entretien des pistes cyclables.

Le Département est responsable de l'entretien des pistes cyclables qui longeront la rocade.

En conclusion,

Le Département remercie les participants pour leur présence et la qualité des échanges et invite chacun(e) à continuer de s'exprimer sur les registres mis en place pour la concertation.

DEVIATION EST DE MARMANDE
Atelier thématique n°6 – Mardi 24 novembre - 18h-20h
Compte-rendu des échanges

Rappel du contexte

La situation sanitaire exceptionnelle a contraint le Département à réorganiser son dispositif de concertation dans le respect des contraintes définies (ateliers en présentiel limités à 10 personnes animateurs compris). Afin de permettre aux personnes qui s'étaient déjà inscrites lors de la réunion publique, via internet ou par téléphone, de participer à ces temps d'échanges mais également de permettre à de nouvelles personnes de se mobiliser, les 2 seuls ateliers initialement prévus ont été dédoublés en 8 sessions d'ateliers étalées sur 4 jours :

- Jeudi 12 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 17 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 24 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Jeudi 26 novembre – 15h-17h / 18h-20h

La répartition des participants par atelier s'est faite de façon arbitraire, par ordre alphabétique. Chaque participant avait néanmoins la possibilité de s'inscrire sur un autre créneau, si le 1^{er} proposé ne pouvait lui convenir. Une invitation nominative a été par la suite envoyée à chaque participant par le Département.

Étaient présents à ce sixième atelier :

Pour l'équipe projet :

- Serge Bouzerand, Département du Lot-et-Garonne
- Frédéric Duhart, Ingerop
- Isolde Rivas, Neorama

Pour les participants :

- Dominique Fauconneau
- Anne Losse
- Jacques Losse
- Pascal Loubatery
- Sylvie Scantamburlo

L'atelier s'est déroulé en 2 temps :

- Un premier temps de présentation introductive pour rappeler le dispositif de concertation et les principaux points du projet de déviation
- Un deuxième temps participatif d'échanges avec les participants sur les 2 thématiques

1. Rappel du dispositif de concertation

La concertation a commencé le 14 octobre avec une réunion publique. Elle reste ouverte durant 2 mois jusqu'au 14 décembre. Un dossier de concertation ainsi que des registres sont disponibles en format papier dans les 5 lieux de la concertation (mairies de Marmande, Virazeil et Saint-Pardoux-du-Breuil, sièges de Val de Garonne Agglomération et du Département), et en format numérique sur le site internet du Département. Ces registres permettent à chacun de s'exprimer librement sur le projet. Une adresse courrier et email sont également disponibles.

L'objectif visé par les ateliers thématiques est de traiter l'intégration de l'ouvrage sur le territoire à travers 2 thématiques : « intégration paysagère et gestion des nuisances » et « usages et mobilités ». La concertation est aussi le moment de signaler toutes les sensibilités sur le territoire et de faire des suggestions et des remarques sur des points qui n'auraient pas été pensés auparavant. La réunion permet ainsi de rassembler les avis de chaque usager(e) du territoire afin d'améliorer le projet.

2. Présentation du projet

Le projet de la déviation Est s'intègre dans la poursuite de la rocade, il est intégré au plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. La déviation nord-ouest a été mise en service en juin 2009. Le projet est inscrit depuis 20 ans dans les documents d'urbanisme.

Les objectifs sont les suivants :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (boulevards, radiales)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération
- Désenclaver le Tonneinquois et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité, dans le centre de Marmande mais aussi sur tout le tracé
- Prendre en compte et développer les liaisons douces (piétons, cyclistes)

Concernant le calendrier prévisionnel du projet : les études préliminaires dont celles relatives aux trafics ont eu lieu en 2019. La phase de concertation se déroule jusqu'à la fin de l'année (14 décembre 2020). L'enquête publique est envisagée en 2021. L'année 2022 sera consacrée à l'obtention des autorisations administratives, au développement du projet global et aux consultations des entreprises. Les travaux pourront alors se dérouler en 2023, pour une mise en service fin 2024.

La route concernée sera une 2x1 voie, la vitesse y sera limitée à 80 km/h, comme c'est déjà le cas sur les autres portions de la rocade. Il n'y aura aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher, située dans la continuité du tracé.

Trois secteurs de variantes d'aménagement ont été identifiés :

- 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 serait 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.

Parmi les impacts sur l'environnement dont les études sont en cours, on distingue trois types d'impacts :

- Les impacts sur l'environnement physique : notamment la question de la gestion des eaux pluviales avec la création d'un réseau d'assainissement spécifique. Un recours préférentiel à l'infiltration des eaux est étudié, et une attention particulière est accordée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.
- Les impacts sur le milieu naturel : l'inventaire écologique de la faune et de la flore ont permis de définir des espèces protégées. La stratégie ERC (éviter, réduire, compenser) sera appliquée.
- Les impacts sur le milieu humain : il s'agit de l'intégration paysagère et architecturale (pour lequel un architecte et un paysagiste sont présents), du maintien des accès pour les riverains, du traitement des nuisances sonores, et enfin de la prise en compte des déplacements doux.

3. Échanges avec les participants

▪ Remarques générales

Sur le tracé proposé et l'évolution de l'urbanisation dans l'Est de Marmande

Une participante se demande pourquoi la rocade ne passe pas plus à l'Est, où il y a moins d'habitations et en anticipation de l'extension urbaine de Marmande. Un autre habitant demande si cette rocade contribuera au développement industriel de la zone Est.

La rocade contribuerait au développement économique de l'Est marmandais, tel qu'il est également envisagé dans les documents d'urbanisme. Plus généralement, la rocade vise à connecter les espaces de l'Est marmandais au reste de l'agglomération, ainsi que le Tonneinçais. Les dessertes sont donc assurées en ce sens.

Concernant le déplacement du tracé vers l'Est, au-delà de l'aérodrome : il allongerait la déviation à 5 km et la rendrait moins attractive. La route serait trop longue pour attirer le trafic de transit qui passe aujourd'hui par le centre-ville. Les temps de parcours seraient trop rallongés et la déviation ne serait plus pertinente.

Sur le calendrier de la concertation

Les participants s'interrogent sur la suite de l'atelier : autres réunions de concertation, informations relatives aux décisions finales...

Le bilan de la concertation sera communiqué et rendu public, il compilera l'ensemble des contributions et apportera les réponses du maître d'ouvrage. Ce document sera disponible en version dématérialisée sur le site Internet du Département et en version papier au sein des 5 lieux de la concertation (mairie de Marmande, mairie de Virazeil, mairie de Saint-Pardoux-du-Breuil, siège de Val de Garonne Agglomération et l'Hôtel du Département). Il sera également présenté à l'occasion d'une réunion publique mais dont le contexte sanitaire ne permet pas à ce jour de fixer une date.

Puis aura lieu le temps formalisé de l'enquête publique sous couvert d'un commissaire enquêteur qui recueillera les avis des habitants.

Toutes les études (dont l'étude acoustique) constitutives de l'étude d'impact seront présentées au sein du dossier mis à l'enquête publique. Le commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage car désigné par le tribunal administratif, tiendra des permanences en mairie. Il remettra ensuite son avis sur le projet. Cet avis est suivi d'effets puisqu'il impacte la décision préfectorale finale.

Au sujet de l'information des habitants, une participante s'interroge sur un porte-à-porte récent du Département.

Le maître d'ouvrage doit réaliser des fouilles préventives archéologiques avant les travaux, pour mettre en évidence d'éventuelles traces archéologiques. Certains propriétaires ont dû signer une autorisation pour permettre ce diagnostic sur leurs terrains concernés.

Sur le trafic

Les participants demandent un point de comparaison pour pouvoir comprendre ce que représente un trafic de 7 500 véhicules par jour.

Le trafic actuel sur la rocade Nord est de 10 000 véhicules : il y aura donc moins de passage sur la rocade Est. Ce trafic est par ailleurs une moyenne journalière. Le trafic horaire dépend aussi de l'heure. De manière générale, il y aura peu de trafic la nuit.

Sur l'éventuelle acquisition de terrains par le Département

Les riverains se demandent si le projet impliquera des expropriations, et si oui quand elles auront lieu.

En l'état, le projet n'est pas encore assez défini au niveau parcellaire (emprise précise de la route, talus et remblais, bassins de rétention) pour finaliser les acquisitions foncières. Pour autant, les propriétaires qui ont des terrains situés au sein de l'emplacement réservé, peuvent dès à présent mettre en demeure le Département de les acquérir. Certains propriétaires ont déjà fait valoir ce droit. Cela conduit le Département à maîtriser aujourd'hui 50% de l'emprise foncière nécessaire au projet.

D'une manière générale, l'ensemble des propriétaires sera contacté et les acquisitions foncières finalisées dès lors que le projet sera définitivement arrêté au niveau de la parcelle, soit à l'issue de l'Enquête Publique (fin 2021 ou début 2022),

Concernant l'expropriation à proprement parler, il s'agit d'une procédure offerte au maître d'ouvrage et aux propriétaires dès lors qu'un accord amiable n'a pu être trouvé. La mise en œuvre de cette procédure qui permet de passer par la voie judiciaire pour laisser le juge de l'expropriation fixer le prix, ne peut être enclenchée qu'après l'obtention de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique du projet). Le recours à l'expropriation ne se fait donc en général qu'à la marge. L'ambition du Département reste naturellement d'acquérir les terrains concernés dans le cadre d'accords à l'amiable. Il est à noter que l'ensemble des mises en demeure qui ont permis au Département d'acquérir les 50% de l'emprise se sont toutes faites à l'amiable.

A titre d'information, le Département précise que pour la déviation Nord-Ouest de Marmande ou celle de Villeneuve-sur-Lot, aucune expropriation n'a eu lieu : les négociations ont abouti à l'amiable avec tous les propriétaires.

Sur l'emprise du projet

Une personne demande quelle sera la largeur minimale de la déviation. Elle s'inquiète notamment pour les lotissements situés près de la rue Jean Mermoz (secteur 2), certains logements ayant été construits récemment.

La route en elle-même mesurera 10 mètres de largeur. L'emprise pourra ensuite varier selon l'altimétrie, les remblais, les écrans acoustiques...

Sur la biodiversité

Une habitante fait état de la faune présente près de chez elle, à proximité du tracé (chevreuil, poules d'eau, canards). Elle s'interroge sur la perte d'habitat pour ces espèces.

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.

▪ 1^{ère} thématique : « intégration paysagère et réduction des nuisances »

La première partie de l'atelier consistait à diagnostiquer les sensibilités le long du tracé aussi bien concernant l'intégration paysagère que les nuisances sonores. Pour cela des plans du projet ont été proposés aux participants, ainsi que des exemples d'aménagements d'intégration paysagère et de mesures de réduction du bruit dans le but de recueillir des réactions. Nous proposons la synthèse des remarques écrites et orales des participants ainsi que les réponses apportées par le Département et le bureau d'études Ingerop.

Ingerop explique que la déviation suit pour l'essentiel un tracé plat : elle sera à 50 cm au-dessus du terrain naturel, pour des raisons d'écoulement des eaux. Deux zones présenteront des remblais : la route atteindra en effet 7 mètres de hauteur entre les serres de Perrinot, et 5.5 mètres si la variante du pont est retenue dans le secteur 3. Concernant la majorité du tracé, le paysage pourra donc être dégagé, ou bien végétalisé, ou présenter des merlons (buttes de terre, végétalisées ou non, qui permettent une coupure visuelle).

Sur les nuisances sonores, un cadre réglementaire est opposable au porteur du projet. Des mesures de bruit effectuées en septembre 2019 ont permis de caractériser l'ambiance sonore

actuelle pour tous les secteurs concernés par le projet. On y relève en moyenne 45 décibels. Dans ce genre de situation, l'obligation réglementaire est de ne pas dépasser les 60 décibels devant chaque habitation et à chaque étage. Pour ne pas dépasser ce seuil, le maître d'ouvrage doit mettre des dispositifs de réduction du bruit à la source. Il peut s'agir d'écrans en béton (dont certains absorbent le bruit), d'écrans translucides (qui sont moins efficaces car réfléchissent le bruit), ou de merlons, légèrement moins performants que les écrans, mais qui peuvent être végétalisés. On peut aussi agir sur le revêtement routier : l'installation d'un enrobé phonique qui fait piège à son permet de réduire le bruit de 2 à 3 décibels, ce qui revient à le diviser par deux. En effet, le bruit de roulement est la principale source de bruit passés 80km/h, avant le bruit des moteurs thermiques. Les camions frigorifiques émettent aussi un bruit important.

La modélisation est faite à l'horizon 2045, soit 20 ans après la mise en service. On prend ainsi en compte l'évolution du trafic. Cette méthode est très précautionneuse, car les nuisances sonores prévues sont souvent bien supérieures aux réelles nuisances futures.

Une personne s'interroge sur le futur aspect visuel du paysage.

Sur la majorité du tracé qui se situe en plaine, le paysage pourra rester dégagé, ou bien faire l'objet d'une végétalisation, voire de la création de merlons le long de l'ouvrage (buttes de terre, végétalisées ou non, qui permettent une coupure visuelle). On peut donc à la fois planter des arbres, ou laisser la vue dégagée.

Les participants s'enquêtent de la manière dont est choisi le type de protections acoustiques.

Le choix n'est pas encore fixé : il dépendra notamment des avis de chacun lors de la concertation.

Au-delà du bruit, une personne s'interroge sur la prise en compte des vibrations dans les études : le trafic peut-il provoquer des mouvements de terrain qui créent des fissures dans les habitations, comme le fait le climat.

Les études ne portent pas sur ce point précis. Au vu de la géologie locale, le risque est très faible. Un sol de roche pourrait davantage s'y prêter : ce n'est pas le cas ici, où le sol est plutôt souple et homogène. Les fissures existantes dans les maisons sont probablement dues aux argiles gonflantes, qui font bouger le sol en période de sécheresse. Elles sont situées profondément dans le sol et ne seront donc pas déstabilisées par la route. Dans le cas de la déviation, les techniques routières sont parfaitement maîtrisées.

Les riverains s'interrogent ensuite sur la prise en compte de la pollution de l'air par ces études.

Il y aura bien un volet traitant de la qualité de l'air au sein de l'étude d'impact qui sera mise à Enquête Publique Toutefois, il est précisé que l'effet de la déviation sur la qualité de l'air ne sera qu'infime ; la pollution sera très diffuse au vu du trafic à l'échelle globale.

Des participants souhaitent avoir des détails sur la façon dont a été mesuré le bruit dans la zone du tracé.

Les études acoustiques ont été menées en se basant tout d'abord sur 5 points de mesures du niveau de bruit actuel situés à proximité du tracé.

Le projet est ensuite modélisé en 3D et la propagation du bruit routier sur la base du trafic attendu 20 ans après la mise en service est simulé numériquement. Ces simulations sont effectuées pour la période diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h).

Les études acoustiques qui fournissent l'intensité du son définissent le type de protections phoniques qui seront utilisées pour s'assurer de respecter le seuil réglementaire de 60 db maximum le jour, et 55 db la nuit. Le Département rappelle que les protections phoniques n'empêchent pas totalement d'entendre le bruit, elles le réduisent simplement.

Un participant voudrait une précision sur la dispersion du bruit : combien de décibels sont perdus grâce aux protections au fur et à mesure que le bruit se disperse ?

Il est difficile de répondre à cette question qui varie selon beaucoup de paramètres très localisés : la réalité topographique, la forme et la hauteur des habitations et d'autres obstacles au son...

Une participante conclut que le passage de 45 db (ambiance sonore actuelle) à 60 db (seuil futur avec la rocade) correspond tout de même à une perte de qualité de vie importante pour les riverains.

Le Département ne nie pas cet impact : le maître d'ouvrage est conscient de la modification de l'environnement actuel. Il invite les habitants à aller se promener vers la rocade nord, au niveau de la rue des Villas où il y a des maisons proches de la route, pour se faire une idée du bruit.

Ingerop indique aussi la possibilité d'installer des enrobés phoniques sur la route, il y en a par exemple sur la déviation nord-ouest. Ces enrobés spécifiques n'ont pas été pris en compte dans la modélisation : c'est donc un bonus. De plus, les modélisations prennent en compte le trafic 20 ans après la mise en service : les calculs réalisés se basent sur des niveaux de trafic très certainement supérieurs à ce qu'il y aura en réalité (la croissance du trafic utilisée est d'environ 2% par an, ce qui représente une croissance bien supérieure à ce qui est aujourd'hui constaté, le niveau de trafic n'augmentant plus de nos jours comme dans le passé) .

Des habitants de la rue Gounod (secteur 3) s'inquiètent de l'effet visuel de la variante du pont, et de l'importance du trafic dans la variante du rond-point.

Ingerop confirme que si la variante 1 est choisie, le pont de franchissement au-dessus de la rocade mesurera 5.5 mètres de hauteur. Au niveau de la maison concernée, Ingerop indique que la rue Gounod sera à environ 1.5 mètre de hauteur : la pente sera ensuite de 6% environ pour atteindre le haut du pont. Pour limiter l'impact visuel de ce pont, il est possible d'adoucir les talus, ou de les végétaliser. Il est rappelé également que le tracé de la rue Gounod est écarté des habitations les plus proches.

Dans le cas de la variante 2 qui prévoit un carrefour giratoire, il est difficile d'anticiper avec exactitude le niveau de trafic supplémentaire que cet aménagement générerait pour la voie Charles Gounod. En revanche l'impact sonore du giratoire est pris en compte dans les modélisations, car l'impact sonore sera plus fort que celui du pont du fait des accélérations et décélérations des véhicules.

La question de l'impact visuel du pont est renouvelée pour la rue d'Escanteloup.

Rue d'Escanteloup, la rocade sera à 5 mètres de hauteur, et atteindra 7 mètres au niveau des Serres de Perrinot. Comme le son a tendance à monter, les habitations situées au pied du pont seront moins impactées par le bruit que si le terrain était plat.

Un participant fait également état d'un manque d'éclairage public rue d'Escanteloup.

Cette information sera transmise à la mairie de Marmande, car l'éclairage public relève de la compétence du bloc communal.

Au sujet du ruisseau du Bouilhats et de ses risques d'inondations : les habitants demandent si le fossé sera busé (équipé d'une canalisation) ou s'il y aura des bassins pour contenir son eau.

Le ruisseau du Bouilhats restera à sa place. Il y aura un ouvrage hydraulique sous la déviation, pour permettre au Bouilhats de s'écouler normalement. Il n'est pas prévu de buser le ruisseau au-delà de cet aménagement, car il s'agit d'une zone inondable : plusieurs buses bloqueraient l'écoulement naturel de l'eau qui risquerait de déborder en amont. Quant à la mise en place de bassins pour ce ruisseau, elle n'est pas du ressort du projet qui doit avant tout s'assurer de pas générer de risque supplémentaire, de ne pas rendre la zone davantage inondable.

En revanche, des bassins de rétention seront installés pour les eaux issues de la déviation : la solution recherchée est avant tout leur infiltration, puis leur renvoi au réseau à des niveaux négligeables.

La question de l'inondation est renouvelée concernant le ruisseau de l'Eaubonne.

Ingerop confirme qu'il y aura également un ouvrage hydraulique pour l'Eaubonne afin d'assurer la continuité du ruisseau. Il passe lui aussi dans une zone inondable, et cela sera pris en compte, mais le risque d'inondation est toutefois moins fort que pour le Bouilhats.

Il est demandé qui gère cette problématique de l'eau localement.

Il s'agit d'un syndicat, dont plusieurs collectivités locales sont membres.

Au sujet du traitement paysager de la déviation :

Ingerop indique la possibilité de végétaliser les talus. Pour les zones où la route se situera au niveau du terrain naturel, il sera possible de garder la vue dégagée ou de planter des arbres.

Les habitants de la rue Gounod ne sont pas convaincus de l'efficacité de la végétalisation aux abords du pont, mais préfèrent cette option à la vue du pont. De manière générale et sur l'ensemble du tracé, certains riverains préfèrent avoir une vue dégagée sur les champs, d'autres préféreraient voir des arbres.

- **2^{ème} thématique : usages et mobilités**

Cette partie traite des déplacements et des fonctionnalités du projet. Elle vise à faire le recensement des principaux usages (déplacement doux) et mobilités le long du tracé. Elle expose aussi les rétablissements envisagés secteur par secteur et les variantes d'aménagement en incluant le maintien des mobilités douces.

Un habitant demande quand les variantes seront fixées.

Les intervenants précisent que d'autres solutions peuvent émerger : celles qui sont proposées ne sont pas exhaustives, il s'agit des variantes envisagées à ce jour par les porteurs du projet comme les plus crédibles. Il est toutefois possible d'en envisager d'autres. Le Département est ouvert à toutes les propositions.

- **Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC 15/rue d'Escanteloup**

La rue Hélène Boucher devra être aménagée pour répondre à des problématiques de sécurisation des mouvements piétons. Il est envisagé notamment de fermer le tourne-à-gauche et de renvoyer les véhicules sur le giratoire.

Quelqu'un s'enquiert du maintien ou non du passage à niveau existant

Le passage à niveau disparaîtra. La déviation montera progressivement après le rond-point dit du Cramat, et elle passera au-dessus de la voie ferrée.

Pour raccorder la RD 299 à la déviation, il est proposé la mise en place d'une contre-allée et d'un carrefour, dont la forme reste à déterminer, proche de l'accès au hameau du Cramat. Les études vont se poursuivre car on ne peut pas se rattacher au foncier des entreprises présentes dans la zone. Il n'est pas non plus possible de rattacher une cinquième branche au giratoire de façon sécurisée sans impacter les bâtis autour, comme il a pu être suggéré dans un atelier précédent.

Les variantes proposées à la concertation concernent la rue d'Escateloup. La variante 1 consiste à la rétablir sous le pont de franchissement de la voie ferrée, selon un tracé particulier plus sinueux. La chaussée serait alors élargie pour que les camions puissent se croiser, ce qui impacterait certaines maisons. La variante 2 rétablit la rue en la faisant passer dans le remblai de la future déviation avec un ouvrage d'art dédié, et ne modifie pas le tracé de la rue d'Escateloup.

Un habitant de la rue d'Escateloup s'inquiète des nuisances visuelles et sonores au niveau de sa maison. Il craint que la vitesse des usagers de cette route, déjà forte, s'intensifie. Il est donc favorable à la variante 1 qui casse les vitesses. Plusieurs participants appuient les problèmes de survitesse rue d'Escateloup.

Ingerop confirme que beaucoup de participants aux ateliers s'inquiètent des survitesses dans cette rue. Le fait de supprimer le passage à niveau permettra peut-être de réduire une partie du trafic. En effet, la suppression de ce carrefour évitera le passage d'usagers qui rejoignent la route de Virazeil par la VC15 puis la rue d'Escateloup : demain, ils prendront la rocade directement.

Les riverains soulignent que le bruit sera tout de même plus fort dans cette zone.

Effectivement, il y aura davantage de nuisances sonores dues à la rocade, mais aussi plus de sécurité routière (pour les raisons évoquées précédemment). Le Département précise que des gens ont témoigné de l'efficacité des écrans acoustiques sur la déviation Nord.

En plus de ces nuisances, des habitants de la rue d'Escateloup regrettent de ne pas avoir accès à la déviation. Une personne propose alors de créer un accès à la rocade depuis la rue d'Escateloup en rejoignant le rond-point prévu au niveau de la rue Jean Mermoz.

La problématique de l'accès à la route depuis la rue d'Escateloup a été évoquée lors de l'atelier précédent. Ingerop va étudier les solutions possibles en fonction de la taille de l'emplacement réservé et des impacts éventuels sur d'autres maisons. En effet, il faudrait pour cette solution créer deux rues parallèles à la rocade, ce qui impacterait le paysage et au moins un lotissement : cette superposition d'infrastructures n'est peut-être pas une solution viable.

Pour les habitants de la rue d'Escateloup, il sera de toute façon possible d'accéder à la rocade par la rue Mermoz pour ensuite rejoindre la déviation nord et les autres routes.

Au sujet de la circulation cycliste et de la création de pistes cyclables le long de l'ouvrage.

Pour rejoindre le centre commercial depuis la rue d'Escanteloup, une rampe est proposée pour les vélos et les piétons. Pour remplacer le passage à niveau, la voie verte sera aménagée à côté et parallèlement à la déviation, et séparée de la route par un mur.

Ingerop indique que les commentaires des habitants ont fait ressortir, lors de la concertation, le souhait d'avoir une piste cyclable sur l'ensemble du tracé. Cette solution est à l'étude.

- **Secteur 2 : rue Jean Mermoz**

Au niveau de la rue Jean Mermoz, une desserte giratoire est envisagée avec des traversées piétonnes et cyclistes, car il est important de laisser un passage. Il a été demandé précédemment de faire un passage piéton et une traversée cyclable sécurisée avec refuge sur l'îlot du giratoire. Il n'est pas prévu à ce stade de faire un passage souterrain ici.

Une participante se demande si les camions de la société Lisi pourront utiliser ce giratoire et libéreront ainsi la rue Mermoz étroite, qu'ils empruntent aujourd'hui.

Ingerop confirme que ces camions auront un échappatoire grâce à la déviation. Concernant les bus scolaires, ils continueront à emprunter la rue Mermoz. Une réflexion avec la commune est à mener.

Quelqu'un demande confirmation sur la possibilité de traverser la déviation en tant que piéton.

Les piétons pourront traverser de façon sécurisée. Il est rappelé que le trafic de 7 500 véhicules par jour attendu sur cette déviation, n'est pas incompatible avec des traversées piétonnes en surface.

- **Secteur 3 : rue Saint-Exupéry /rue Charles Gounod**

Concernant le secteur 3, la rue Saint-Exupéry sera mise en impasse des deux côtés. Il y a deux variantes concernant le rétablissement de la rue Charles Gounod. Dans la première, la rue Charles Gounod serait rétablie par un passage supérieur au-dessus de la rocade. Dans la seconde un carrefour giratoire serait créé.

Le choix de la variante ne remporte pas d'avis tranché. Les résidents vivant à proximité de cette intersection s'inquiètent de l'impact visuel du pont, mais le préfèrent au giratoire car il conserverait plus de calme. D'autres habitants situés plus loin préfèrent le giratoire pour pouvoir accéder à la déviation.

La variante du pont aurait en effet un impact visuel plus important et ne permettrait pas de lien direct avec la déviation. Toutefois, il est rappelé que le tracé de la rue Charles Gounod est décalé par rapport aux habitations riveraines. De plus, pour limiter l'impact visuel de ce pont, il est possible d'adoucir les talus, ou de les végétaliser.

Le giratoire permet un accès à la rocade pour les riverains, mais peut être aussi synonyme d'une augmentation du trafic dans ce secteur. Le giratoire crée aussi une discontinuité sur la rocade qui rallonge le temps de parcours et augmente les nuisances sonores.

Au sujet de la traversée piétonne rue Gounod.

Des trottoirs seront aménagés sur les aménagements nouveaux, quelle que soit la variante choisie. Pour les vélos, le Département indique que la voie verte le long de la rocade pourra être raccordée à la rue Gounod.

Plusieurs participants évoquent le collège : beaucoup de personnes y amènent leurs enfants et ce trafic doit être pris en compte.

Les intervenants remarquent que la question du collège est revenue plusieurs fois au cours des ateliers. C'est un sujet qui cristallise des inquiétudes, il faudra donc réfléchir avec la Ville à des itinéraires alternatifs de desserte du collège.

En conclusion,

Le Département remercie les participants pour leur présence et la qualité des échanges et invite chacun(e) à continuer de s'exprimer sur les registres mis en place pour la concertation.

DEVIATION EST DE MARMANDE
Atelier thématique n°7 - Jeudi 26 novembre - 15h-17h
Compte-rendu des échanges

Rappel du contexte

La situation sanitaire exceptionnelle a contraint le Département à réorganiser son dispositif de concertation dans le respect des contraintes définies (ateliers en présentiel limités à 10 personnes animateurs compris). Afin de permettre aux personnes qui s'étaient déjà inscrites lors de la réunion publique, via internet ou par téléphone, de participer à ces temps d'échanges mais également de permettre à de nouvelles personnes de se mobiliser, les 2 seuls ateliers initialement prévus ont été dédoublés en 8 sessions d'ateliers étalées sur 4 jours :

- Jeudi 12 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 17 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 24 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Jeudi 26 novembre – 15h-17h / 18h-20h

La répartition des participants par atelier s'est faite de façon arbitraire, par ordre alphabétique. Chaque participant avait néanmoins la possibilité de s'inscrire sur un autre créneau, si le 1^{er} proposé ne pouvait lui convenir. Une invitation nominative a été par la suite envoyée à chaque participant par le Département.

Étaient présents à ce septième atelier :

Pour l'équipe projet :

- Serge Bouzerand, Département du Lot-et-Garonne
- Frédéric Duhart, Ingerop
- Isolde Rivas, Neorama

Pour les participants :

- Michel Labarthe
- Jean-Claude Mercier
- Jeanine Mercier
- Alain Michel

L'atelier s'est déroulé en 2 temps :

- un premier temps de présentation introductive pour rappeler le dispositif de concertation et les principaux points du projet de déviation
- un deuxième temps participatif d'échanges avec les participants sur les 2 thématiques

1. Rappel du dispositif de concertation

La concertation a commencé le 14 octobre avec une réunion publique. Elle reste ouverte durant 2 mois jusqu'au 14 décembre. Un dossier de concertation ainsi que des registres sont disponibles en format papier dans les 5 lieux de la concertation (mairies de Marmande, Virazeil et Saint-Pardoux-du-Breuil, sièges de Val de Garonne Agglomération et du Département), et en format numérique sur le site internet du Département. Ces registres permettent à chacun de s'exprimer librement sur le projet. Une adresse courrier et email sont également disponibles.

L'objectif visé par les ateliers thématiques est de traiter l'intégration de l'ouvrage sur le territoire à travers 2 thématiques : « intégration paysagère et gestion des nuisances » et « usages et mobilités ». La concertation est aussi le moment de signaler toutes les sensibilités sur le territoire et de faire des suggestions et des remarques sur des points qui n'auraient pas été pensés auparavant. La réunion permet ainsi de rassembler les avis de chaque usager(e) du territoire afin d'améliorer le projet.

2. Présentation du projet

Le projet de la déviation Est s'intègre dans la poursuite de la rocade, il est intégré au plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. La déviation nord-ouest a été mise en service en juin 2009. Le projet est inscrit depuis 20 ans dans les documents d'urbanisme.

Les objectifs sont les suivants :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (boulevards, radiales)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération
- Désenclaver le Tonneinquois et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité, dans le centre de Marmande mais aussi sur tout le tracé
- Prendre en compte et développer les liaisons douces (piétons, cyclistes)

Concernant le calendrier prévisionnel du projet : les études préliminaires dont celles relatives aux trafics ont eu lieu en 2019. La phase de concertation se déroule jusqu'à la fin de l'année (14 décembre 2020). L'enquête publique est envisagée en 2021. L'année 2022 sera consacrée à l'obtention des autorisations administratives, au développement du projet global et aux consultations des entreprises. Les travaux pourront alors se dérouler en 2023, pour une mise en service fin 2024.

La route concernée sera une 2x1 voie, la vitesse y sera limitée à 80 km/h, comme c'est déjà le cas sur les autres portions de la rocade. Il n'y aura aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher, située dans la continuité du tracé.

Trois secteurs de variantes d'aménagement ont été identifiés :

- 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 serait 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.

Parmi les impacts sur l'environnement dont les études sont en cours, on distingue trois types d'impacts :

- Les impacts sur l'environnement physique : notamment la question de la gestion des eaux pluviales avec la création d'un réseau d'assainissement spécifique. Un recours préférentiel à l'infiltration des eaux est étudié, et une attention particulière est accordée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.
- Les impacts sur le milieu naturel : l'inventaire écologique de la faune et de la flore ont permis de définir des espèces protégées. La stratégie ERC (éviter, réduire, compenser) sera appliquée.
- Les impacts sur le milieu humain : il s'agit de l'intégration paysagère et architecturale (pour lequel un architecte et un paysagiste sont présents), du maintien des accès pour les riverains, du traitement des nuisances sonores, et enfin de la prise en compte des déplacements doux.

3. Échanges avec les participants

▪ Remarques générales

Sur le trafic induit par le projet

Le chiffre de 7 500 véhicules par jour paraît très élevé aux participants.

Ce chiffre peut effectivement paraître important. Toutefois, à titre de comparaison, 11 400 véhicules circulent actuellement sur la déviation Nord-Ouest, et autant sur la RD813 : il y aura moins de véhicules sur le tronçon Est qu'il n'y en a aujourd'hui sur ces deux routes.

Concernant la baisse du trafic attendue sur les boulevards :

La circulation sur les boulevards sera divisée par deux. A l'heure actuelle, le trafic sur les boulevards est de 6 600 véhicules/jour. Avec, la déviation Est ce trafic passera à 3 300 véhicules ; la Ville projette ainsi de requalifier les boulevards en les transformant en 2x1 voie.

Sur les impacts du projet sur le milieu

Les participants se demandent si les bassins de rétention seront placés de chaque côté de la voie.

Les bassins de rétention seront placés aux abords de la route. Ils seront placés préférentiellement côté aval. Toutefois, le terrain est plat ce qui permet d'envisager éventuellement de les placer en amont. Rien n'est encore définitivement défini.

Les riverains demandent si le ruisseau de Bouilhats sera busé (mis en canalisation).

Le ruisseau sera busé à l'endroit où il croise la déviation. L'ouvrage hydraulique mesurera 2 mètres de largeur environ. Il n'est globalement pas souhaitable de trop buser le cours d'eau, afin d'éviter des débordements.

Un habitant remarque la présence de nombreuses aigrettes dans la zone du tracé.

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 niche 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.

Sur l'emprise du projet

Les participants à l'atelier s'interrogent sur la largeur de la future route.

La partie revêtue de la déviation sera de 10 mètres environ. A cela pourront s'ajouter par endroits certains aménagements : les protections acoustiques (écrans ou merlons), les remblais de la route et les bassins de rétention d'eau. L'emplacement réservé au projet dans le PLU (plan local d'urbanisme) mesure aujourd'hui 50 mètres de large, ce qui laisse des marges de manœuvre à plusieurs endroits pour décaler l'axe de la route.

Sur les suites de la concertation

Les riverains s'enquêtent de la date de publication du projet définitif.

Le bilan de concertation sera public et publié cet hiver. Les participants aux ateliers en seront informés. Un autre temps de participation sera aussi proposé sur le projet pendant l'enquête publique organisée par la préfecture. Pour cette enquête, le tribunal administratif nomme un commissaire enquêteur indépendant pour récolter de nouveau les avis des habitants sur le projet définitif. Le dossier complet du projet sera disponible publiquement. L'avis du commissaire enquêteur peut être favorable, favorable avec des réserves ou défavorable. La déclaration d'utilité publique du projet par la Préfecture ne se fait qu'à l'issue de l'enquête publique, à l'aune de l'avis du commissaire enquêteur.

Sur les éventuels achats de terrain

Les participants à l'atelier se demandent comment aura lieu la passation de foncier pour les propriétaires des quelques maisons situées sur le tracé.

En l'état, le projet n'est pas encore assez défini au niveau parcellaire (emprise précise de la route, talus et remblais, bassins de rétention) pour finaliser les acquisitions foncières. Pour autant, les propriétaires qui ont des terrains situés au sein de l'emplacement réservé, peuvent dès à présent mettre en demeure le Département de les acquérir. Certains propriétaires ont déjà fait valoir ce droit. Cela conduit le Département à maîtriser aujourd'hui 50% de l'emprise foncière nécessaire au projet.

D'une manière générale, l'ensemble des propriétaires sera contacté et les acquisitions foncières finalisées dès lors que le projet sera définitivement arrêté au niveau de la parcelle, soit à l'issue de l'Enquête Publique (fin 2021 ou début 2022),

Concernant l'expropriation à proprement parler, il s'agit d'une procédure offerte au maître d'ouvrage et aux propriétaires dès lors qu'un accord amiable n'a pu être trouvé. La mise en œuvre de cette procédure qui permet de passer par la voie judiciaire pour laisser le juge de l'expropriation fixer le prix, ne peut être enclenchée qu'après l'obtention de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique du projet). Le recours à l'expropriation ne se fait donc en général qu'à la marge. L'ambition du Département reste naturellement d'acquérir les terrains concernés dans le cadre d'accords à l'amiable. Il est à noter que l'ensemble des mises en demeure qui ont permis au Département d'acquérir les 50% de l'emprise se sont toutes faites à l'amiable.

A titre d'information, le Département précise que pour la déviation Nord-Ouest de Marmande ou celle de Villeneuve-sur-Lot, aucune expropriation n'a eu lieu : les négociations ont abouti à l'amiable avec tous les propriétaires.

Sur le déroulement des travaux

Les participants se demandent si les travaux de construction de la déviation se dérouleront en plusieurs étapes, et s'ils généreront des nuisances pour le trafic.

A priori, tout le tronçon sera réalisé en une fois. Si le planning se déroule normalement, les premiers travaux débiteront sur la voie SNCF pour permettre notamment au chantier de circuler en toute sécurité sur le reste du tracé. Ensuite seront réalisés le terrassement et les giratoires.

Au sujet des impacts des travaux sur le trafic, les engins de chantier ne passeront pas dans les rues où les camions n'ont pas le droit de passer. Il y aura globalement peu de flux supplémentaires de camions liés au chantier.

Sur l'opportunité de la déviation

Un riverain espère que la déviation se fera rapidement. Il trouve la déviation de Villeneuve-sur-Lot très bien. Il pense néanmoins que le processus est long : la bureaucratie prend selon lui beaucoup de temps, alors que les travaux vont aller vite.

Les porteurs de projet confirment que la mise en œuvre de projets structurants d'infrastructures prennent du temps au regard des délais réglementaires et des différentes procédures à mettre en œuvre. La phase de concertation et l'évolution du projet à son issue peuvent paraître longues mais le Département souhaite prendre en compte le maximum d'avis pour aboutir à un projet le plus accepté localement. .

▪ 1^{ère} thématique : « intégration paysagère et réduction des nuisances »

La première partie de l'atelier consistait à diagnostiquer les sensibilités le long du tracé aussi bien concernant l'intégration paysagère que les nuisances sonores. Pour cela un plan du projet a été proposé aux participants, ainsi que des exemples d'aménagements d'intégration paysagère et de mesures de réduction du bruit dans le but de recueillir des réactions. Nous proposons la synthèse des remarques écrites et orales des participants ainsi que les réponses apportées par le Département et le bureau d'études Ingerop.

Deux zones sur le tracé sont concernées par des remblais : l'éventuel pont rue Charles Gounod et celui qui franchira la voie ferrée. Ils peuvent être végétalisés ou non. Les merlons permettent de mettre à distance visuellement des habitations qui sont à proximité. On peut aussi laisser la vue très dégagée.

Un participant s'interroge sur la manière dont sont choisis les aménagements paysagers.

Le cabinet d'études engagé par le Département a un paysagiste dans l'équipe, pour évaluer la faisabilité de différentes solutions. L'objet de la concertation est ensuite de réunir les avis des habitants pour déterminer ce qu'ils préfèrent. Pour l'instant, aucune tendance forte ne s'est dégagée.

Un riverain se demande comment se propage le bruit issu d'un pont en comparaison d'un rond-point, notamment s'il retombe sur les zones alentours.

Ingerop explique que le bruit part naturellement vers le haut. Dans le cadre d'un pont sur un talus, les maisons au pied du talus sont de ce fait moins touchées par le bruit de la circulation, que dans le cas où la déviation serait au niveau du sol.

Un cadre réglementaire est opposable au porteur du projet. Des mesures de bruit effectuées en septembre 2019 ont permis de caractériser l'ambiance sonore dans la zone. On y relève en moyenne 45 décibels : c'est calme. L'obligation est de ne pas dépasser les 60 décibels devant chaque habitation et ce à chaque étage. Afin de ne pas dépasser ce seuil, le maître d'ouvrage doit mettre des dispositifs de réduction du bruit à la source. Il peut s'agir d'écrans en béton (dont certains absorbent le bruit), d'écrans translucides (qui sont moins efficaces car réfléchissent le bruit), ou de merlons (buttes de terre), légèrement moins performants que les écrans, mais qui peuvent être végétalisés. Ingerop précise que le rapport financier varie de 1 à 10 entre le merlon et les écrans antibruits.

Quelqu'un demande si les merlons renvoient le son, et qui s'occupe de leur entretien.

Les merlons absorbent une partie du son, et renvoient l'autre partie. La proportion dépendra de la topographie du site environnant.

Le Département est en charge de l'entretien des merlons, végétalisés ou non.

Il est précisé qu'un enrobé phonique (revêtement routier particulier permettant de diminuer le bruit) a été installé sur la déviation nord-ouest : il permet une réduction de 2 décibels du niveau sonore engendré par le trafic (sachant qu'une réduction de 3 db permet de diviser par deux le son). Il est à noter que les modélisations acoustiques prennent en compte des enrobés classiques, c'est-à-dire qui n'ont aucune propriété acoustique. C'est donc une modélisation très sécurisante concernant la réduction du bruit car si le maître d'ouvrage prend la décision d'appliquer des enrobés phoniques, le gain acoustique viendra se rajouter à celui obtenu par les protections acoustiques.

De plus, les modélisations prennent en compte le trafic 20 ans après la mise en service de la déviation : les calculs sont donc faits avec des niveaux de trafic supérieurs à ce qui sera constaté réellement à cette échéance. En effet, de façon générale au niveau national, il est constaté que depuis 2008, les niveaux de trafic augmentent plus faiblement. Or, les modèles de calcul pour réaliser les études de bruit n'ont pas été actualisés. Ils restent donc basés sur des évolutions tendanciennes aujourd'hui obsolètes. Ces deux paramètres permettent donc de grosses marges de précaution en aboutissant en quelque sorte à des protections

surdimensionnées. Sur la déviation Nord-Ouest, les résultats des protections phoniques sont très positifs.

Un participant demande si l'enrobé phonique coûte plus cher qu'un enrobé normal.

Le Département confirme que cela coûte légèrement plus cher, mais rentre dans le budget alloué au projet.

Un riverain s'interroge si les protections phoniques seront reconsidérées en 2045 (soit 20 ans après la mise en service de la route).

Règlementairement, le dimensionnement des protections acoustiques doit être déterminé pour un horizon de 20 ans après la mise en service d'une infrastructure ; c'est donc ce que le Département est train de réaliser.

Pour autant, tel que précisé plus avant, les modélisations sont effectuées avec une progression de trafic de 1,5% par an alors que dans la réalité les hausses de trafic depuis les 12 dernières années sont bien moindres.

Au sujet des aménagements paysagers, des habitants de la rue Mendès France préfèrent avoir une vue dégagée sur les coteaux et le Bouilhats : ils ne sont pas en faveur d'aménagements particuliers au bord de la déviation dans ce secteur.

Au sujet des protections phoniques, s'il fallait mettre des aménagements contre le bruit, ces mêmes habitants préfèrent un merlon à de grands panneaux. Si des écrans devaient être installés, un participant suggère qu'ils soient peints ou décorés du côté des habitations.

Une personne témoigne de l'efficacité des merlons pour contrer le bruit sur la déviation nord-ouest. Une autre relate une expérience familiale sur un autre projet routier en France et fait remarquer que si les maisons situées juste derrière un merlon sont protégées, celles surélevées sont souvent plus exposées.

Ingerop confirme que le bruit monte, qu'il « n'arrose » pas l'espace alentours. Toutefois, la modélisation prend autant en compte les maisons au pied des talus que ce qu'il se passe à l'arrière. Par exemple, les immeubles peuvent faire écran acoustique pour les maisons situées derrière. Toutefois, ces immeubles doivent bénéficier de la même protection (seuil des 60 db), les calculs prennent en compte tous les étages en même temps que le rez-de-chaussée.

Un riverain demande si le Département passera chez les gens pour mesurer le bruit.

Les modélisations sont faites en extérieur, au droit des façades. Il n'y a donc pas besoin d'ouvrir la porte aux acousticiens. Pour les maisons où le niveau sonore n'atteindra pas les 60 db, le maître d'ouvrage n'est pas tenu de mettre des protections.

Un participant s'interroge sur la similitude du bruit routier et du bruit ferroviaire.

Le bruit ferroviaire est différent : comme les trains passent très ponctuellement, cela crée de forts pics sonores à certains moments. Le bruit routier est plus constant, on sait donc mieux l'atténuer.

Il est demandé quel est le rendement des différents types de panneaux pour l'atténuation des bruits.

Il est difficile de dire ce qui est le plus efficace, car cela dépend notamment du trafic et de la hauteur des panneaux ou des autres obstacles au bruit. Néanmoins, les panneaux absorbants sont les plus efficaces, surtout ceux en béton de bois. Ensuite, les écrans réfléchissants (en



plexiglas ou briques) empêchent la transmission du son en le renvoyant : cela peut donc poser problème à ceux qui se trouvent en face. Enfin, le merlon est un peu moins efficace et nécessite plus d'emprise, mais il est bien moins cher que les écrans et peut présenter un intérêt paysager.

Quelqu'un demande s'il y aura assez de matière pour constituer des merlons sur toute la longueur du tracé.

Beaucoup de matériau est déjà nécessaire pour franchir la voie ferrée (le pont sera comparable à celui du Leclerc), et comme le reste du tracé est en plaine, le projet devra trouver des solutions pour amener certains matériaux.

Un riverain s'inquiète de la situation où les mesures effectuées relèveraient que sa maison ne peut pas bénéficier de protections.

Le Département précise qu'il est possible de faire un recours. Si un habitant estime qu'il entend trop de bruit, des mesures seront réalisées chez lui pour vérifier que les seuils imposés par la loi sont respectés. Il y aura de toute façon plus de bruit qu'aujourd'hui, mais le maître d'ouvrage a l'interdiction de dépasser ces seuils. C'est un point qui est techniquement bien maîtrisé, beaucoup de précautions sont prises dans le projet. Le Département invite les riverains à aller se promener par exemple vers la déviation nord, où il y a des écrans. Ces retours d'expérience sont intéressants pour les Marmandais.

- **2^{ème} thématique : usages et mobilités**

Cette partie traite des déplacements et des fonctionnalités du projet. Elle vise à faire le recensement des principaux usages (déplacement doux) et mobilités le long du tracé. Elle expose aussi les rétablissements envisagés secteur par secteur et les variantes d'aménagement en incluant le maintien des mobilités douces.

- **Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC 15/rue d'Escateloup**

La variante proposée concerne la rue d'Escateloup. La variante 1 consiste à la rétablir sous l'ouvrage d'art dédié pour le franchissement de la voie ferrée, selon un tracé particulier, et permet de casser les survitesses sur la rue d'Escateloup reportées par beaucoup d'habitants aujourd'hui. La variante 2 rétablit la rue en la faisant passer dans le remblai de la future déviation, et ne modifie pas le tracé de la rue d'Escateloup.

Les participants s'interrogent sur les détails du franchissement de la voie ferrée, et sur ce qui adviendra du passage à niveau. Il est notamment suggéré de faire passer la rocade sous la voie ferrée, pour limiter l'impact visuel du pont.

Le pont construit pour franchir la voie ferrée mesurera au plus haut 7 mètres de hauteur. Deux variantes sont proposées, mais il s'agit dans les deux cas de passer au-dessus de la voie ferrée. Le passage à niveau ne pourra pas être maintenu, malgré certaines demandes. L'option de le conserver sera étudiée, mais SNCF réseau ne pourra satisfaire à cette demande qui rendrait le passage à niveau très accidentogène alors même que la déviation permet de le supprimer tout en garantissant le maintien des usages actuels (bien que modifiés les usages entre le Nord et le Sud du passage à niveau restent possibles). Par ailleurs, au regard des problématiques

d'écoulement des eaux et des autorisations nécessaires auprès de la SNCF, creuser un tunnel paraît difficilement viable.

Les riverains interrogent l'impact des deux variantes sur le bâti.

La variante 1 suppose d'élargir la chaussée, elle aura donc un impact plus important sur le bâti. La variante 2 modère un peu les vitesses et n'a pas d'impact sur le bâti. Financièrement, la 2 est un peu plus onéreuse.

Un participant souligne la difficulté de se figurer les hauteurs sur un plan, et même sur un film 3D qui montre des vues d'avion.

Ingerop confirme qu'il est compliqué de se projeter quand on n'est pas du métier. Il pourra être envisagé de faire une modélisation 3D à hauteur de la rue pour que les habitants se figurent mieux l'ouvrage.

Concernant les mobilités douces, Ingerop explique qu'une rampe est proposée pour les vélos et les piétons pour qu'ils puissent franchir la voie ferrée. Une voie verte sera aménagée à côté et parallèlement à la déviation, séparée de la circulation par un muret de béton. Il y aura donc une continuité cyclable et piétonne de la rue d'Escateloup au rond-point dit du Cramat.

Une participante demande s'il y aura aussi une piste cyclable le long de la rocade.

Lors de précédents ateliers, il a été suggéré de faire une piste cyclable tout le long du tracé, elle sera sécurisée et séparée de la route. On ne sait pas encore si elle sera du côté est ou ouest de la route.

Au sujet de la VC15 et de la rue Hélène Boucher :

La VC15 doit être rétablie pour assurer la desserte des serres de Perrinot et de l'entreprise de M. Bordes. Du côté de la voie ferrée, le raccordement ne pose pas de problème. Pour celui de la RD 299, il est proposé la mise en place d'un carrefour, dont la forme reste à déterminer, proche de l'accès au hameau du Cramat. Il n'est pas possible de rattacher une cinquième branche au giratoire de façon sécurisée : il faudrait agrandir et déplacer le giratoire existant, impactant ainsi les terrains alentours.

Enfin, la rue Hélène Boucher qui sera limitée à 50 km/h devra être aménagée pour répondre à des problématiques de sécurisation des traversées piétonnes. Il est envisagé notamment de fermer le tourne-à-gauche et de renvoyer les véhicules sur le giratoire.

Un riverain s'interroge sur l'espace disponible entre les serres Perrinot pour faire passer la rocade ainsi que la VC15.

Ingerop confirme qu'une route existe déjà. Il faut donc imaginer la future rocade parallèle à cette route : l'espace est contraint mais les deux tiennent.

- **Secteur 2 : rue Jean Mermoz**

Au niveau de la rue Jean Mermoz, une desserte giratoire est envisagée avec des traversées piétonnes et cyclistes. Il n'y aura pas de passage souterrain en raison des problématiques de gestion des eaux. Une coordination avec la Ville est prévue pour raccorder correctement la voie verte aux rues croisant la déviation.

Un participant demande qui finance les aménagements comme le rond-point Jean Mermoz.

Le Département financera intégralement l'ensemble du projet.

Une habitante s'étonne du peu d'espace disponible à l'emplacement prévu pour le giratoire de la rue Jean Mermoz.

L'emprise est techniquement suffisante pour que la déviation passe par là. Les solutions pour la résidence Héliante, très exposée au bruit, sont en cours d'étude.

- **Secteur 3 : rue Saint-Exupéry /rue Charles Gounod**

Concernant le secteur 3, la rue Saint-Exupéry sera fermée. Il y a deux variantes concernant le rétablissement de la rue Charles Gounod. Dans la première, la rue Gounod passe au-dessus de la rocade via un pont. Dans la seconde serait créé un carrefour giratoire. Le pont mesurerait 5.5 mètres de hauteur, ce qui implique un impact fort sur le paysage. Concernant le bruit, il y en aura davantage avec le giratoire (décélération et accélérations des véhicules). Le giratoire peut aussi amener du monde sur la rue Gounod, même s'il permet aux riverains d'avoir accès à la rocade.

Les précédents ateliers n'ont pas montré d'avis fort sur ces deux options. La variante n'est pas encore tranchée et plusieurs autres existent : on peut soumettre toute autre idée nouvelle.

Quelqu'un demande la différence de prix entre les deux options.

Le rond-point est moins onéreux : la différence est de 1 à 2.

Une personne demande s'il est possible de faire un passage souterrain, qui serait moins bruyant qu'un pont.

L'option du tunnel ici rencontre le même souci que pour le franchissement de la voie ferrée : l'assainissement dans la zone se fait en surface, l'eau se retrouverait donc piégée en temps de pluie

Au sujet des choix des variantes :

Les participants pensent à l'effet visuel du pont pour leurs voisins rue Gounod, et voient dans l'option du rond-point la possibilité de maintenir le trafic important qui y passe, en plus d'être plus économique. Toutefois, les participants à cet atelier n'ont pas d'avis réellement tranché sur la question.

En conclusion,

Le Département remercie les participants pour leur présence et la qualité des échanges et invite chacun(e) à continuer de s'exprimer sur les registres mis en place pour la concertation.

Atelier n°8 :



DEVIATION EST DE MARMANDE Atelier thématique n°8 – Jeudi 26 novembre – 18h-20h Compte-rendu des échanges

Rappel du contexte

La situation sanitaire exceptionnelle a contraint le Département à réorganiser son dispositif de concertation dans le respect des contraintes définies (ateliers en présentiel limités à 10 personnes animateurs compris). Afin de permettre aux personnes qui s'étaient déjà inscrites lors de la réunion publique, via internet ou par téléphone, de participer à ces temps d'échanges mais également de permettre à de nouvelles personnes de se mobiliser, les 2 seuls ateliers initialement prévus ont été dédoublés en 8 sessions d'ateliers étalées sur 4 jours :

- Jeudi 12 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 17 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Mardi 24 novembre – 15h-17h / 18h-20h
- Jeudi 26 novembre – 15h-17h / 18h-20h

La répartition des participants par atelier s'est faite de façon arbitraire, par ordre alphabétique. Chaque participant avait néanmoins la possibilité de s'inscrire sur un autre créneau, si le 1^{er} proposé ne pouvait lui convenir. Une invitation nominative a été par la suite envoyée à chaque participant par le Département.

Étaient présents à ce huitième atelier :

Pour l'équipe projet :	Pour les participants :
• Serge Bouzerand, Département du Lot-et-Garonne • Frédéric Duhart, Ingerop • Isolde Rivas, Neorama	• Thierry Cambe • Mathilde Lefevre • Bernard Robineau • Danièle Rover • M. Rover • Philippe Trivani

L'atelier s'est déroulé en 2 temps :

- un premier temps de présentation introductive pour rappeler le dispositif de concertation et les principaux points du projet de déviation
- un deuxième temps participatif d'échanges avec les participants sur les 2 thématiques

1. Rappel du dispositif de concertation

La concertation a commencé le 14 octobre avec une réunion publique. Elle reste ouverte durant 2 mois jusqu'au 14 décembre. Un dossier de concertation ainsi que des registres sont disponibles en format papier dans les 5 lieux de la concertation (mairies de Marmande, Virazeil et Saint-Pardoux-du-Breuil, sièges de Val de Garonne Agglomération et du Département), et en format numérique sur le site internet du Département. Ces registres

permettent à chacun de s'exprimer librement sur le projet. Une adresse courrier et email sont également disponibles.

L'objectif visé par les ateliers thématiques est de traiter l'intégration de l'ouvrage sur le territoire à travers 2 thématiques : « intégration paysagère et gestion des nuisances » et « usages et mobilités ». La concertation est aussi le moment de signaler toutes les sensibilités sur le territoire et de faire des suggestions et des remarques sur des points qui n'auraient pas été pensés auparavant. La réunion permet ainsi de rassembler les avis de chaque usager(e) du territoire afin d'améliorer le projet.

2. Présentation du projet

Le projet de la déviation Est s'intègre dans la poursuite de la rocade, il est intégré au plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne. La déviation nord-ouest a été mise en service en juin 2009. Le projet est inscrit depuis 20 ans dans les documents d'urbanisme.

Les objectifs sont les suivants :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (boulevards, radiales)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération
- Désenclaver le Tonneinçais et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité, dans le centre de Marmande mais aussi sur tout le tracé
- Prendre en compte et développer les liaisons douces (piétons, cyclistes)

Concernant le calendrier prévisionnel du projet : les études préliminaires dont celles relatives aux trafics ont eu lieu en 2019. La phase de concertation se déroule jusqu'à la fin de l'année (14 décembre 2020). L'enquête publique est envisagée en 2021. L'année 2022 sera consacrée à l'obtention des autorisations administratives, au développement du projet global et aux consultations des entreprises. Les travaux pourront alors se dérouler en 2023, pour une mise en service fin 2024.

La route concernée sera une 2x1 voie, la vitesse y sera limitée à 80 km/h, comme c'est déjà le cas sur les autres portions de la rocade. Il n'y aura aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher, située dans la continuité du tracé.

Trois secteurs de variantes d'aménagement ont été identifiés :

- 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 serait 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.

Parmi les impacts sur l'environnement dont les études sont en cours, on distingue trois types d'impacts :

- Les impacts sur l'environnement physique : notamment la question de la gestion des eaux pluviales avec la création d'un réseau d'assainissement spécifique. Un recours préférentiel à l'infiltration des eaux est étudié, et une attention particulière est accordée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.
- Les impacts sur le milieu naturel : l'inventaire écologique de la faune et de la flore ont permis de définir des espèces protégées. La stratégie ERC (éviter, réduire, compenser) sera appliquée.
- Les impacts sur le milieu humain : il s'agit de l'intégration paysagère et architecturale (pour lequel un architecte et un paysagiste sont présents), du maintien des accès pour les riverains, du traitement des nuisances sonores, et enfin de la prise en compte des déplacements doux.

3. Échanges avec les participants

▪ Remarques générales

Sur le tracé proposé et l'urbanisation future de Marmande

Des participants se demandent pourquoi la rocade ne passe pas plus à l'Est de la ville, notamment en vue d'un développement du trafic ou de la ville dans les 50 prochaines années.

Le Département explique que cette option ne serait pas optimale pour l'attractivité de la nouvelle route : le parcours serait plus long et la déviation perdrait alors de son sens. Plus la route serait éloignée de Marmande, moins il serait possible de capter le trafic de transit. La déviation ne jouerait par conséquent plus son rôle.

Des habitants interrogent la possibilité de décaler légèrement le pont ou rond-point du secteur 3 au-delà des habitations.

Les porteurs de projet essaient au maximum de décaler le croisement entre la déviation et la rue Charles Gounod loin des maisons.

Sur le trafic induit par le projet

Il est demandé s'il est possible d'estimer le trafic sur la future route par tranches horaires.

Ingerop confirme qu'il est possible de le faire, à partir des comptages réalisés. Aux heures de pointe, il y a en général 10% du trafic journalier (soit 750 véhicules sur une heure). Il y a aussi une petite pointe du trafic à midi, mais une chute de la circulation en journée, encore plus marquée la nuit. Il est par contre compliqué de donner des tendances précises.

Il est demandé si le trafic de la rue Gounod sera modifié par la déviation.

Avec la variante du pont, il n'y aura pas plus de véhicules qu'aujourd'hui puisque aucun échange entre cette route et la déviation ne sera possible.. C'est plus incertain pour la version avec le giratoire, car il peut y avoir des reports de trafic qu'on ne maîtrise pas.

Sur la stabilité du projet dans le temps

Un participant s'interroge sur l'éventuelle annulation du projet, en lien avec un changement de majorité lors des élections départementales de 2021.

Le projet sera véritablement acté lorsqu'il sera déclaré d'utilité publique (début 2022). Ce projet est prévu dans les documents d'urbanisme depuis plus de 20 ans et n'a jamais été remis en cause au sein des différentes majorités successives tant des conseils municipaux que de l'assemblée départementale.

Sur la poursuite de la concertation

Les participants se demandent comment ils peuvent être tenus informés des résultats de la concertation.

Neorama rappelle qu'à l'issue de la concertation, l'ensemble des avis des participants seront compilés au sein d'un document appelé « Bilan de la concertation ». Au sein de ce Bilan, seront apportées des réponses par le Département en sa qualité de maître d'ouvrage : études de solutions, prise en compte d'éléments nouveaux... Une réunion publique de restitution du Bilan est envisagée, mais l'incertitude du contexte sanitaire actuel retarde pour l'instant son organisation. Dans tous les cas, l'analyse des contributions et les décisions qui seront prises par le Département seront rendues publiques (bilan de la concertation accessible sur le site Internet du département, disponible en version papier dans les 5 lieux de la concertation, présentation en réunion publique...).

Par ailleurs, conformément au souhait du Département, un comité de suivi constitué d'habitants intéressés par la démarche, sera constitué afin d'être associé à l'avancée des études.

Enfin, le projet définitif sera soumis à enquête publique fin 2021. Le commissaire enquêteur nommé par le tribunal administratif aura accès aux résultats de la concertation. Pendant l'enquête publique, les riverains pourront aller à la rencontre du commissaire enquêteur et de nouveau formuler des remarques sur le projet. Le commissaire enquêteur émettra ensuite un avis sur l'intérêt général du projet global (avis qui pourra être favorable sans réserve, favorable avec préconisations ou défavorable). La reconnaissance par arrêté préfectoral de l'utilité publique du projet et des autres autorisations réglementaires nécessaires pour démarrer les travaux ne peut intervenir qu'à l'issue des conclusions de l'Enquête Publique.

Une participante propose de faire éventuellement cette réunion de restitution en visioconférence. D'autres participants apprécient le format choisi des ateliers en présentiel, plus agréable que la concertation initiale prévue en ligne.

Concernant l'enquête publique :

Pendant cette période, le dossier complet du projet, très détaillé, sera disponible publiquement. Les habitants seront informés de l'enquête publique via des affiches sur le terrain, des publications presse et le site du Département. Le dossier étant très conséquent et très technique afin que chaque service de l'Etat puisse faire son instruction spécifique, (des résumés non techniques à destination du public, qui font environ 50 pages sont obligatoirement produits.

Sur les impacts environnementaux du projet

Des participants s'interrogent sur l'impact environnemental des matériaux utilisés dans la chaussée.

Ingerop précise que les matériaux de chaussée présentent environ 30% de matériaux recyclés. Il est difficile d'en mettre davantage, pour des raisons de performance technique des matériaux. Mais il est devenu relativement habituel pour les constructeurs de routes d'utiliser des matériaux recyclés.

Les habitants s'interrogent sur la mise à disposition du foncier de compensation pour les espèces protégées.

C'est le Département qui définit le foncier pour compenser la perte de biodiversité, il l'achète ou le loue. Il s'agit d'une obligation réglementaire de l'État. Dans les prairies de l'emplacement actuel du tracé, les espèces sauvages se sont installées suite à l'abandon en friche d'anciens terrains agricoles du fait de l'emplacement réservé de la rocade.

Sur le déroulement du chantier

Une habitante se demande s'il y aura des nuisances pendant les travaux.

Ingerop explique que les principales nuisances concerneront les bruits de circulation des engins de chantier (radars de recul notamment), les envols de poussière et certains phases spécifiques comme le compactage des terrassements. Des obligations seront données aux entreprises engagées (arrosage du sol pour limiter l'envol des poussières par exemple). Les enjeux de gestion des eaux impactent moins directement les habitants, notamment le creusement des bassins de rétention, qui ont une fonction de filtrage et d'abattement de la pollution. Ces bassins seront tout le long de la déviation, entre les ruisseaux du Bouilhats et de l'Eaubonne. Les bassins secs seront tant que possible privilégiés pour éviter la prolifération des moustiques. L'infiltration sera privilégiée, pour éviter de rejeter l'eau dans des ruisseaux qui sont d'ailleurs déjà saturés.

Les participants s'enquerraient de la durée de déroulement des travaux.

Le planning prévisionnel fait état d'un démarrage du chantier début 2023 pour une mise en service fin 2024. Les premiers travaux, qui sont les plus longs, débiteront sur la voie SNCF pour permettre notamment aux engins de chantier de circuler en toute sécurité sur le reste du tracé. Le reste de l'ouvrage devrait aller plus vite. Un calendrier définira les créneaux de déroulement des travaux, en précisant les plages horaires concernées.

▪ **1^{ère} thématique : « intégration paysagère et réduction des nuisances »**

La première partie de l'atelier consistait à diagnostiquer les sensibilités le long du tracé aussi bien concernant l'intégration paysagère que les nuisances sonores. Pour cela des plans du projet ont été proposés aux participants, ainsi que des exemples d'aménagements d'intégration paysagère et de mesures de réduction du bruit dans le but de recueillir des réactions. Nous proposons la synthèse des remarques écrites et orales des participants ainsi que les réponses apportées par le Département et le bureau d'études Ingerop.

Deux zones sur le tracé sont concernées par des remblais : l'éventuel pont rue Charles Gounod et celui qui franchira la voie ferrée. Sur la majorité du tracé, la déviation sera posée peu ou prou au niveau du sol. Ce paramètre permet de laisser la vue dégagée sur le paysage, ou bien d'isoler visuellement la route par de la végétation.

Le bruit est issu de deux facteurs principaux : le son des moteurs thermiques, et le bruit de contact des pneus sur la chaussée. Les camions frigorifiques sont aussi bruyants.

Des mesures de bruit effectuées en septembre 2019 ont permis de caractériser l'ambiance sonore dans la zone. On y relève en moyenne 45 décibels : c'est calme. L'obligation est de ne pas dépasser les 60 décibels devant chaque habitation, à chaque étage. Afin de ne pas dépasser ce seuil, le maître d'ouvrage doit mettre des dispositifs de réduction du bruit à la source. Il peut s'agir d'écrans en béton (dont certains absorbent le bruit), d'écrans translucides (qui sont moins efficaces car réfléchissent le bruit), ou de merlons (buttes de terre), légèrement moins performants que les écrans à hauteur équivalente, mais qui peuvent être végétalisés. Les merlons permettent de faire monter le son, mais nécessitent de l'entretien s'ils sont arborés et occupent davantage d'emprise.

Les modélisations prennent en compte le trafic 20 ans après la mise en service. De plus, les calculs prennent en compte des niveaux de trafic supérieurs à ce qu'il y aura vraisemblablement (dans la réalité, depuis plusieurs années, les niveaux de trafic augmentent moins rapidement que les taux pris en compte dans les modélisations). De plus, un enrobé phonique sera installé : il permet une réduction de 2 décibels du niveau sonore (sachant qu'une réduction de 3 db permet de diviser par deux le son). Ce revêtement n'est pas non plus pris en compte dans les modélisations, ce qui permet également de prendre beaucoup de précaution dans les projections.

Quelqu'un s'interroge sur les risques de reflet du soleil sur les écrans transparents qui réfléchissent le bruit.

Ces écrans sont en PVC : ils réfléchissent le bruit.

Il est demandé si des écrans antibruit sont nécessaires sur les ponts.

Le bruit a tendance à monter : on met donc moins de protections phoniques sur les bords d'une route qui passe en hauteur. Par rapport à une route à même le sol, l'impact acoustique est moins fort pour les habitations proches. Tous ces éléments sont pris en compte : le bruit est calculé à chaque hauteur pour chaque habitation. Les immeubles à étage par exemple, devront bénéficier d'écrans pour respecter l'obligation réglementaire des 60 db à chaque étage.

Il est demandé si les emplacements des écrans sont déjà déterminés.

Pour l'instant, les porteurs de projet ont des idées générales : au vu du plan, certaines habitations seront nécessairement concernées. En général, sur un terrain plat, il n'y a plus besoin de protection phonique à la source passé 70 mètres. Tout cela dépend beaucoup du contexte local, notamment de la présence d'obstacles qui jouent le rôle d'écran acoustique.

Au vu de ces informations, les riverains jugent l'option merlon intéressante pour les immeubles proches de la route qui subissent des impacts visuels et sonores, comme la résidence Héliante. Plusieurs personnes approuvent la solution du merlon pour ses qualités paysagères, pour les habitations ainsi que pour les piétons.

Cette résidence fera en effet l'objet d'une analyse particulière, au vu de ses caractéristiques. Les intervenants insistent sur l'importance de réunir les attentes et réflexions des habitants de la zone. Une idée issue d'un atelier précédent va notamment être étudiée, selon laquelle le rond-point de la rue Jean Mermoz serait décalé légèrement vers l'Est. Le décalage du tracé permettra ainsi de mettre des merlons. Les coûts d'entretien seront assumés par le Conseil départemental.

Les participants sont tous en faveur d'un merlon très végétalisé, tant pour les maisons, que pour les promeneurs et le paysage.

Les habitants demandent s'il y a des retours d'expériences des personnes vivant sur le tracé de la rocade Nord-Ouest.

La plupart des commentaires font état d'une bonne efficacité des protections acoustiques. Les habitants qui les ont expérimentées confirment qu'ils ont peu de nuisances ; le Département invite d'ailleurs les personnes à aller se promener sur place pour se faire une idée du bruit perçu.

Une participante n'arrive pas à se représenter l'impact visuel du remblai routier prévu rue Gounod (variante 1), et notamment à quel point la rue montera pour croiser la rocade.

Le Département précise que les habitants vivant à proximité verront un talus, qui fera environ 1.5 mètre de hauteur du côté des maisons. La rue Gounod monterait progressivement pour atteindre 5.5 mètres au-dessus de la rocade. Visuellement, un pont permettrait de mettre des arbres plus facilement qu'un rond-point. Sur le film 3D, le pont est visible par vue aérienne. Il est envisagé d'insérer dans le bilan de la concertation une illustration graphique à hauteur d'individu.

Concernant les murs au niveau des serres Perrinot :

Ingerop explique qu'il ne sera pas possible de faire des talus par manque de place. Des murs sont envisagés : ils pourront être peints, ou bien végétalisés comme l'ont suggéré d'autres participants. Pour cette dernière option, cela demande de l'entretien et subsiste le risque que les plantations pourraient ne pas se développer. Les murs en béton ont également tendance à capter la chaleur et la restituer au détriment des plantations.

Puisque les murs sont nécessaires, des participants préfèrent en effet qu'ils soient végétalisés, notamment dans l'éventualité où les serres seraient amenées à disparaître.

▪ 2^{ème} thématique : usages et mobilités

Cette partie traite des déplacements et des fonctionnalités du projet. Elle vise à faire le recensement des principaux usages (déplacement doux) et mobilités le long du tracé. Elle

expose aussi les rétablissements envisagés secteur par secteur et les variantes d'aménagement en incluant le maintien des mobilités douces.

- **Secteur 1 : rue Hélène Boucher/VC 15/rue d'Escateloup**

La rue Hélène Boucher devra être aménagée pour répondre à des problématiques de sécurisation des mouvements piétons notamment. Le tourne-à-gauche pour accéder au centre commercial risque de disparaître, ce qui permettrait aussi de végétaliser le terre-plein. Ingerop étudie l'option d'un passage souterrain pour maintenir les traversées piétonnes.

Les participants s'inquiètent des problèmes de sécurité dans le cas d'un souterrain (squat).

Ingerop évoque le passage souterrain de Beyssac qui s'inscrit à flanc de coteau ce qui évite l'aspect « coupe-gorge ». Dans le cas de la rue Hélène Boucher, le terrain ne permettra pas une insertion aussi harmonieuse. C'est une vraie problématique qui sera étudiée en détail.

Un participant propose de mettre une zone 30 sur la rue Hélène Boucher pour sécuriser la zone, du fait des traversées piétonnes pour aller au centre commercial, et de la présence d'un arrêt de bus.

Ingerop met en garde sur l'importance de faire correspondre la physionomie de la route à la signalisation. Si la chaussée permet de rouler à 50 km/h, les panneaux de limitation à 30 km/h, même clignotants, ne serviront à rien. Dans le cas d'une zone 30, il faut reconsidérer l'ensemble de la voirie, faire quelque chose de beaucoup plus urbain. Or, la rue Hélène Boucher ne s'assimile pas au centre-ville de Marmande. On pourrait en revanche penser une limitation ponctuelle à 30km/h, avec un dos d'âne. Dans tous les cas, il faut proposer une limitation qui soit respectée.

Un participant relève la contradiction de créer une zone urbaine et ralentir sur une rocade : cela est contraire au principe de la rocade. De plus, les ronds-points actuels ne sont pas faciles à traverser pour les piétons.

Le Département conclut à la nécessité de concilier les problématiques de sécurité et de bruit. Actuellement, il n'y a de toute façon pas de vitesse excessive entre ces deux giratoires. Le trafic futur sera relativement modéré (5 500 véhicules par jour, soit un par seconde en heure de pointe uniquement). Mais les porteurs de projet réfléchissent à sécuriser avant tout les passages piétons existants.

Les participants demandent si le projet prévoit des voies cyclables.

Une rampe est proposée pour les vélos et les piétons entre la rue d'Escateloup et le giratoire du Cramat. Une voie verte sera aménagée à côté et parallèlement à la déviation, séparée de la route par un mur. La concertation a fait ressortir le vœu de créer une piste cyclable tout au long de la déviation Est. Au giratoire de la rue Mermoz, il y aura un passage cycle à niveau raccordé à cette piste cyclable.

Concernant le rétablissement de la voie communale n°15 :

Pour raccorder cette route à la RD 299, il est proposé la mise en place d'un carrefour, dont la forme reste à déterminer, proche de l'accès au hameau du Cramat. Il n'est pas possible de rattacher une cinquième branche au giratoire existant de façon sécurisée, par manque d'espace. Dans le cadre de ce futur carrefour, Ingerop demande confirmation du trafic

journalier de camions sur cette sortie au responsable des serres Perrinot. Celui-ci affirme avoir 4 à 5 porteurs par jour, et autant de semi-remorques.

Avec la rocade, les poids lourds des serres Perrinot et de l'entreprise Bordes seront incités à passer par le rond-point Mermoz. Lors de précédents ateliers, il a été évoqué de faire une **jonction**, c'est-à-dire **une voie parallèle** entre le rond-point Mermoz et la rue d'Escanteloup. Maintenir le passage à niveau semble compliqué et dangereux, même si la SNCF sera consultée.

Les participants s'interrogent sur les détails du franchissement de la voie ferrée, et suggèrent de faire passer la rocade sous la voie ferrée, pour limiter l'impact visuel du pont.

Le pont construit pour franchir la voie ferrée mesurera au plus haut 7 mètres de hauteur (ceci est comparable à la hauteur du pont vers Leclerc). Au regard des problématiques d'écoulement des eaux et des fortes charges d'exploitation pour la SNCF, creuser un tunnel n'est pas viable. C'est aussi une option très coûteuse : le rapport est de 1 à 2, et correspond à une différence de coût de plusieurs millions d'euros.

Au sujet des deux variantes rue d'Escanteloup :

La variante 1 consiste à la rétablir sous l'ouvrage d'art de franchissement de la voie ferrée, selon un tracé particulier plus sinueux. La variante 2 rétablit la rue en la faisant passer dans le remblai de la future déviation, et ne modifie pas le tracé de la rue d'Escanteloup. La première casse les vitesses et est moins fonctionnelle, mais elle a un impact sur le bâti et supposera une chaussée plus large par endroits. La deuxième variante ne réduit pas autant les vitesses, mais l'effet visuel du talus fera ralentir les usagers (effet tunnel). Des problèmes de survitesse ont été rapportés sur toute la rue, mais le projet n'a pas vocation à intervenir dessus.

- **Secteur 2 : rue Jean Mermoz**

Au niveau de la rue Jean Mermoz, une desserte giratoire est envisagée avec des traversées piétonnes et cyclistes, afin de desservir notamment l'aérodrome, le golf, l'industrie Lisi Creuzet.

Les participants approuvent l'aménagement pour les piétons et les cyclistes, au regard notamment des riverains se promenant dans ce secteur, et des collégiens empruntant la zone. Le choix du rond-point permet également aux habitants du quartier de rejoindre la rocade en voiture.

- **Secteur 3 : rue Saint-Exupéry / rue Charles Gounod**

Concernant le secteur 3, la rue Saint-Exupéry sera fermée. Il y a deux variantes concernant le rétablissement de la rue Charles Gounod. Dans la première variante, la rue Gounod est rétablie en passage supérieur au-dessus de la rocade grâce à un pont. Dans la seconde serait créé un carrefour giratoire.

Quelqu'un demande s'il sera bien possible d'accéder à la piste cyclable générale depuis la rue Gounod.

Des discussions auront lieu avec l'agglomération et la mairie de Marmande pour raccorder la piste à d'autres aménagements cyclables, comme la rue Mermoz ou la rue Gounod. Sur la rue Charles Gounod elle-même, il y aura des trottoirs mais a priori pas de voie cyclable.

Un participant craint que la fermeture de la rue Saint-Exupéry amène du trafic sur la rue Gounod, notamment les véhicules qui vont au collège. Il suggère de faire une bretelle d'accès, ou une voie parallèle en sortie douce pour que les gens du quartier (futurs habitants inclus) puissent entrer dans la rocade. En effet, il est important de garantir aux habitants du secteur des points d'accès sur la déviation, pour garantir un véritable allègement de la circulation sur les artères du centre et faire gagner du temps aux Marmandais.

Le Département indique que la plupart du temps, la mise en impasse de rues comme celle de Saint-Exupéry est appréciée des habitants car elle apporte de la tranquillité. Les usagers de cette rue, pour le collège ou d'autres usages, pourront emprunter la rue Gounod proche.

Concernant la proposition technique, il est dangereux et très déconseillé par les textes réglementaires de faire des accès autres que des ronds-points sur des routes départementales de petite envergure. Les bretelles d'accès sont utilisées essentiellement pour les autoroutes. La rocade de Marmande ne comportera que 2x1 voies. Une sortie douce avec une voie affectée au tourne-à-droite générerait des ambiguïtés de lecture pour les usagers, et des ruptures de traitement du bruit. Il est vrai que ce genre d'aménagements a beaucoup été réalisé dans le passé, mais à l'usage, ces aménagements se sont avérés problématiques.

Sur le choix des variantes, un riverain se demande si le pont engendre plus de bruit qu'un rond-point.

Ingerop explique qu'un rond-point génère plus de trafic et plus de nuisances sonores en raison de la décélération et de l'accélération des véhicules.

De plus, dans le cas d'un rond-point, les protections phoniques de type murs anti-bruit sont plus difficiles à installer et peuvent générer des problèmes de visibilité pour les sorties de véhicules.

Une habitante préfère l'option du pont en raison du bruit, surtout si cela permet des aménagements paysagers. Plusieurs participants sont d'accord : les riverains seront plus tranquilles avec le pont. Un habitant du centre-ville souhaiterait pouvoir accéder à la rocade et préfère donc l'option du giratoire.

Le giratoire ralentirait le temps de parcours sur la rocade. Ingerop précise que le but de la déviation est avant tout de capter le trafic des gens qui passent par Marmande sans s'y arrêter.

Les participants à cet atelier sont en faveur de la variante 1 (pont au-dessus de la rocade).

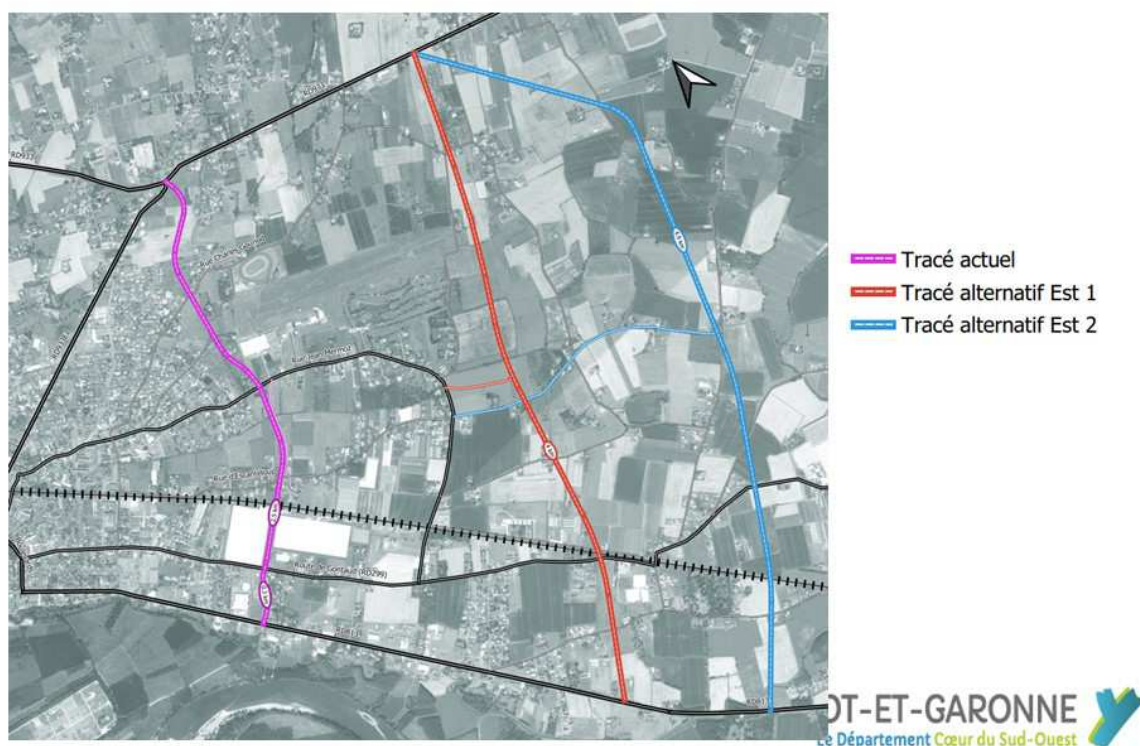
En conclusion,

Le Département remercie les participants pour leur présence et la qualité des échanges et invite chacun(e) à continuer de s'exprimer sur les registres mis en place pour la concertation.

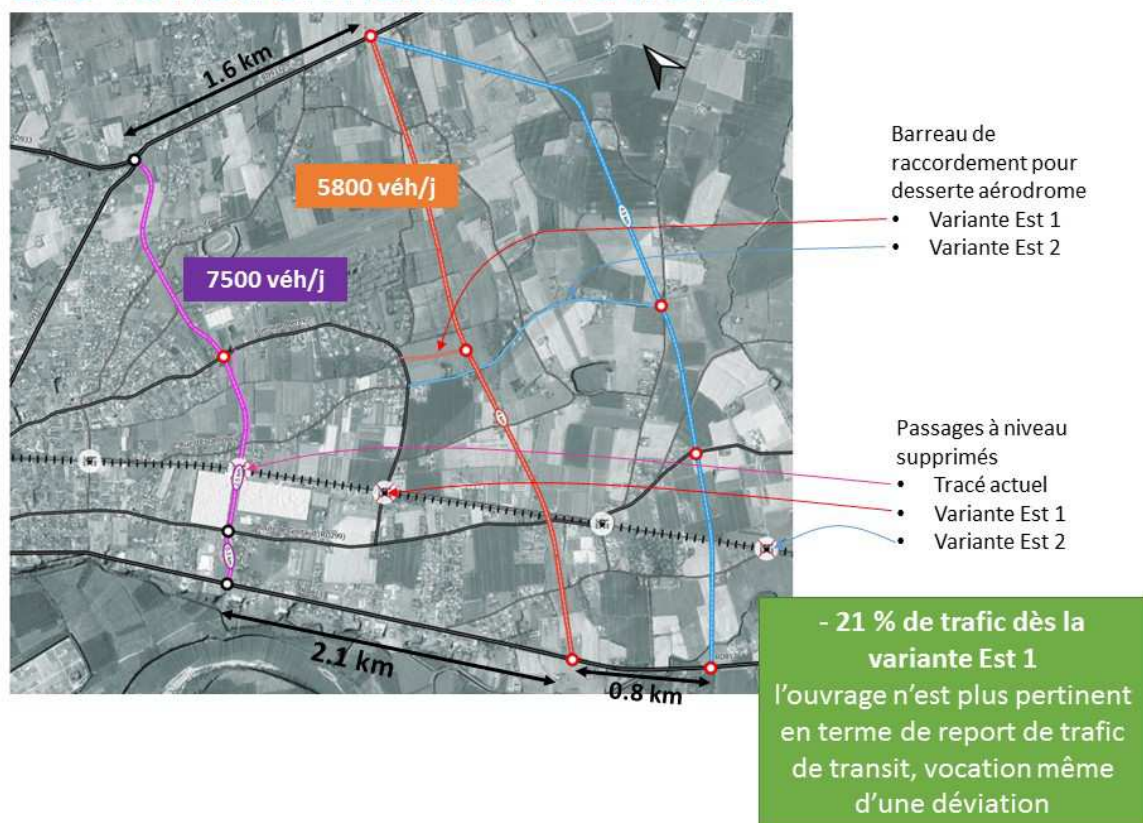
- h. Analyse des tracés alternatifs proposés par le Collectif « Organiser la Déviation Ouest de Marmande »



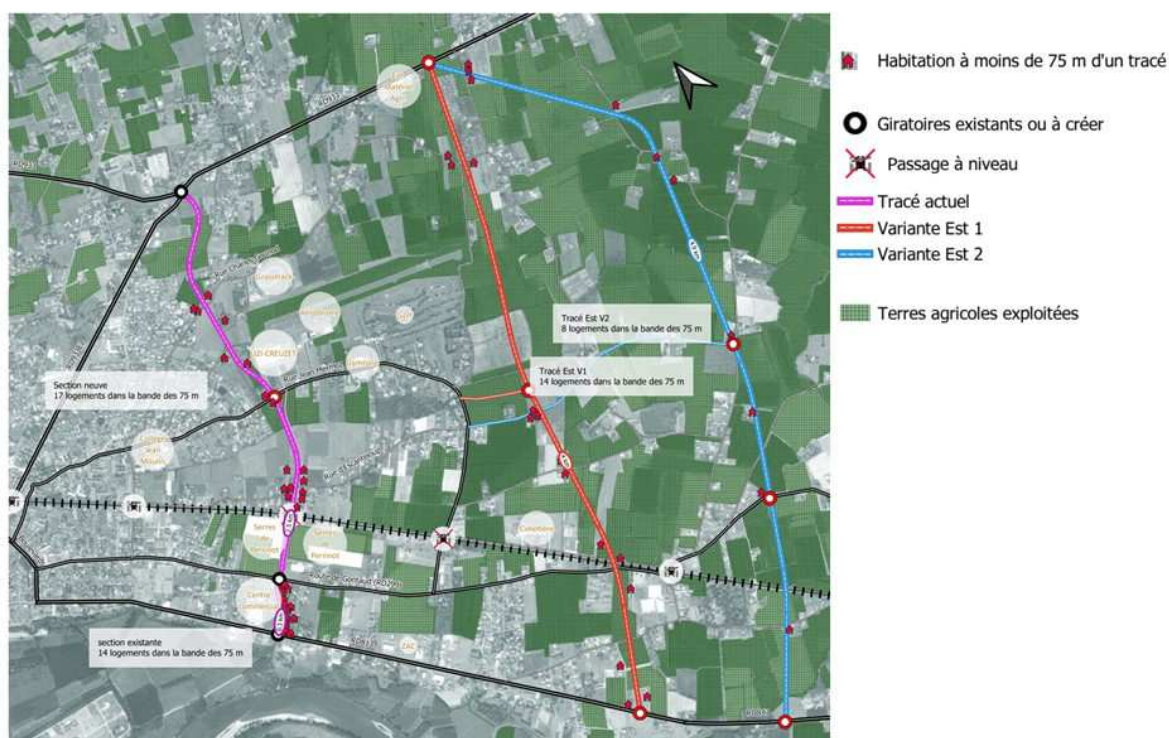
Les tracés alternatifs étudiés



Les fonctionnalités routières



Les impacts sur le milieu humain



Les enjeux sur le milieu physique



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

Les impacts sur le milieu naturel

- Aucun des trois tracés n'est concerné par une zone d'inventaire ou de protection
- Impacts des nouveaux tracés évalués par analogie et analyse documentaire
- Impacts sur les zones humides pressentis au moins équivalent au tracé actuel, voire supérieurs du fait de la plus grande longueur et du caractère naturel du secteur
- Impacts sur les habitats de prairies de fauches équivalents dans les 3 scénarios (habitat de la Cisticole des joncs)
- Impacts sur l'habitat des oiseaux patrimoniaux des jardins plus faible, du fait de la plus faible densité de logements
- Potentialité plus fortes d'habitat du crapaud calamite (notamment pour le tracé 2, plus long)

Les variantes Est 1 et Est 2 du fait de leur plus grand linéaire auraient donc un impact plus fort sur le milieu naturel

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

Les coûts d'opération

Coût d'opération sur le tracé actuel : 24,3 Millions d'euros TTC, soit 19,5 M € HT

Les coûts des variantes est 1 et Est 2 sont exprimés en plus value par rapport à ce coût, en euros HT.

	Variante Est 1	Variante Est 2	
Foncier	+ 510 000	+ 580 000	Coût des acquisitions foncières déjà réalisées + coûts d'achat des nouvelles parcelles
Etudes	+ 1 340 000	+ 1 600 000	Coût des études déjà engagées + coûts des nouvelles études
Travaux	+ 3 900 000	+ 8 270 000	Allongement du linéaire de tracé neuf
TOTAL (HT)	+ 5 750 000	+ 10 450 000	

La comparaison des tracés

	Tracé actuel (2,8 km)	Variante Est 1 (4 km)	Variante Est 2 (4,9 km)
Nuisances sonores, sur le cadre de vie/paysagères			
Desserte activités et zones d'habitats			
Impact terres agricoles			
Eaux de ruissellement			
Zones inondables			
Besoins en matériaux de remblai	60 000 m ²	80 000 m ²	105 000 m ²
Impact milieu naturel	Impact modéré	Impact plus fort	Impact plus fort
Coûts (€ HT)	19,5 M€	25,2M€	29,9 M€

D E C I D E

- d'approuver la convention d'accès à certaines données du fichier national des accidents corporels, entre le Département de Lot-et-Garonne et l'Etat (Ministère de l'Intérieur), jointe en annexe ;
- d'autoriser la Présidente du conseil départemental à la signer.

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 d'accès à certaines données du Fichier national des accidents corporels

N° CONVENTION - 2021/ 01 - ONISR

☒ Convention CORRECTION qui concerne les collectivités locales et/ou gestionnaires de voiries, afin de pouvoir corriger et/ou exploiter les données relatives aux accidents corporels de la circulation. La correction est essentielle à la qualité des données d'accidentalité afin de fiabiliser les exploitations pour réaliser des études détaillées par itinéraire ou zone.

☐ Convention CONSULTATION qui concerne les chercheurs ou personnes associées, afin de pouvoir exploiter les données relatives aux accidents corporels de la circulation afin d'en tirer des analyses ou diagnostics de sécurité routière. L'exploitation des données répond à une finalité générale de réduction de l'insécurité routière.

Entre

L'État, Ministère de l'Intérieur – Place Beauvau 75800 Paris Cedex 08 - représenté par la Secrétaire Générale de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière,

désigné ci-après comme le Fournisseur, d'une part,

et

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LOT ET GARONNE

Hôtel du Département

1633 avenue du Général Leclerc

47922 Agen cedex 9

représenté par

Présidente du CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LOT ET GARONNE

désigné ci-après comme l'Utilisateur, d'autre part,

ci-après dénommés ensemble les « PARTIES ».

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1. Définitions

Le « FICHIER » désigne le « Fichier national des accidents corporels » qui comporte les données relatives aux accidents corporels de la circulation, fichier constitué et administré, conformément aux dispositions de l'article 2 bis du décret n°75-360 du 15 mai 1975 modifié relatif au Comité interministériel de la sécurité routière, par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) – désigné ci-après comme « l'ONISR » - placé auprès du délégué à la sécurité routière en vertu du même article ;

« TRAXY » désigne l'application de type Web permettant l'accès au FICHIER, son alimentation en données ainsi que la consolidation, la correction et la publication des données qu'il contient, moyennant une habilitation appropriée ;

Les « DONNEES » désignent une partie ou l'ensemble des données, métadonnées, fichiers, bases de données et toutes autres informations issues du FICHIER ou relatives au FICHIER mises à disposition de l'Utilisateur par le Fournisseur dans le cadre de la présente Convention, ainsi que le cas échéant de leurs mises à jour, telles que décrites à l'article 2 ci-après, à l'exclusion de tout logiciel ;

Les « DONNEES A CARACTERE PERSONNEL » désignent, quelle qu'en soit l'origine et la forme, toute information relative à une personne physique identifiée ou qui peut être identifiée, directement ou indirectement, par référence à un numéro d'identification ou à un ou plusieurs éléments qui lui sont propres au sens de l'article 2 de la loi N°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;

Le « SERVICE » désigne, au sein de l'organisation de travail de l'Utilisateur, l'équipe ou l'unité fonctionnelle qui est appelée à disposer des DONNEES et à les traiter, telle qu'identifiée à l'article 2 ci-après ;

Le « CORRESPONDANT POUR LES DROITS D'ACCES A TRAXY » désigne l'agent de l'Utilisateur ou des Services à qui celui-ci confie le soin de gérer les droits d'accès à TRAXY, tel qu'identifié nommément ou en qualité à l'article 2. Cette définition n'a d'objet qu'en cas de validation de l'option de l'alinéa référencé (c) de l'article 4.1 qui suit ;

Le « RESEAU » désigne l'ensemble des voiries urbaines ou de rase campagne dont l'Utilisateur est gestionnaire et exploitant ;

Le « PERIMETRE » désigne le territoire géographique ou administratif englobant le RESEAU dans les limites duquel l'Utilisateur assure la correction des données d'accidents du FICHIER avant leur publication, tel que désigné à l'article 2 qui suit ;

La « CORRECTION » de certaines données du FICHIER désigne leur vérification et le rétablissement de leur exhaustivité et de leur exactitude le cas échéant, en vue de leur validation (« PUBLICATION » telle que définie ci-après) ;

La « PUBLICATION » de certaines données du FICHIER désigne la fonctionnalité de TRAXY permettant leur validation électronique, par paquets, pour prise en considération dans la base statistique officielle, après leur CORRECTION. Cette validation les rend accessibles à l'ensemble des utilisateurs habilités de TRAXY.

Article 2. Objet de la Convention

La présente Convention a pour objet de définir les modalités d'ACCES, de CORRECTION et d'EXPLOITATION par l'Utilisateur de certaines DONNEES d'accidents corporels transmises par les forces de l'ordre.

2.1 Délimitation des DONNEES A CORRIGER

Les DONNEES sont constituées par l'ensemble des informations issues du FICHIER.

Sont seules habilitées à l'Utilisateur aux fins de CORRECTION les DONNEES suivantes :

- ☒ les fichiers BAAC non consolidés de l'année en cours,
- ☒ les fichiers BAAC des années antérieures (sur l'espace des DONNEES non officielles dites « base vivante ») disponibles dans TRAXY,
- ☒ les DONNEES qui concernent le seul réseau routier
du **CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LOT ET GARONNE**
- ☒ les DONNEES qui concernent le PERIMETRE
du **département de LOT et GARONNE**
- ☐ non concerné par la CORRECTION des données.

L'ensemble de DONNEES ainsi défini, y compris les métadonnées, fichiers, bases de données et toutes autres informations issues du FICHIER ou relatives au FICHIER qui s'avèrent nécessaires à leur exploitation, constitue les DONNEES A CORRIGER au sens de l'article 1.

2.2 Délimitation des DONNEES A EXPLOITER

Les DONNEES sont constituées par l'ensemble des informations issues du FICHIER.

Sont seules accessibles à l'Utilisateur aux fins d'EXPLOITATION les DONNEES suivantes :

- ☒ les DONNEES dont l'année a été officialisée dans TRAXY par l'ONISR (« base officielle » et « base vivante »).
- ☒ les DONNEES publiées, en cours d'officialisation, considérées comme quasi-définitives par l'ONISR,
- ☒ les DONNEES qui concernent le seul réseau routier
du **CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LOT ET GARONNE**
- ☒ les DONNEES qui concernent le PERIMETRE
du **département de LOT et GARONNE**

L'ensemble de DONNEES ainsi défini, y compris les métadonnées, fichiers, bases de données et toutes autres informations issues du FICHIER ou relatives au FICHIER qui s'avèrent nécessaires à leur exploitation, constitue les DONNEES A EXPLOITER au sens de l'article 1.

2.3 Finalité de la CORRECTION des DONNEES

La CORRECTION par l'Utilisateur des DONNEES A CORRIGER ainsi délimitées répond à une finalité d'amélioration de la qualité du FICHIER au bénéfice de tous ses Utilisateurs, comme détaillé ci-dessous :

- l'Utilisateur veille et contribue à la qualité du FICHIER en ce qui concerne les accidents intervenus dans le PERIMETRE ;
- l'Utilisateur assure ainsi, au bénéfice de l'ensemble des Utilisateurs du FICHIER et autres parties prenantes des politiques de sécurité routière, la CORRECTION des DONNEES relatives aux accidents corporels de la circulation intervenus dans le PERIMETRE.

2.4 Finalité de l'EXPLOITATION des DONNEES

L'EXPLOITATION par l'Utilisateur des DONNEES A EXPLOITER ainsi délimitées répond à une finalité générale de réduction de l'insécurité routière.

L'Utilisateur, exploite ainsi les DONNEES afin d'en tirer des analyses, évaluations, comparatifs ou diagnostics de sécurité routière informés et toutes études assimilables, susceptibles d'inspirer et d'orienter les politiques et actions de sécurité routière qu'il met en œuvre ou auxquelles il est associé, dans l'intérêt des usagers.

2.5 Cadre de CORRECTION et/ou d'EXPLOITATION des DONNEES

La CORRECTION et/ou l'EXPLOITATION par l'Utilisateur des DONNEES délimitées au paragraphe 2.1 sont mises en œuvre dans le cadre unique suivant :

- Le SERVICE appelé à disposer des DONNEES et à les traiter, au sens de l'article 1, est le suivant :

La Direction Infrastructures et Mobilité (DIM)

- Le CORRESPONDANT POUR LES DROITS D'ACCES A TRAXY est :

Le Chargé de mission Sécurité routière et Mobilité de la DIM

- Le RESPONSABLE LOCAL DE LA PUBLICATION DES DONNEES est :

Le responsable de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR 47)

- Le POINT D'APPUI REGIONAL du CEREMA gestionnaire du compte est :

Le PAR du CEREMA Sud Ouest

2.6 Limites générales des droits concédés

Toute EXPLOITATION ou utilisation des DONNEES étrangère aux finalités décrites ci-dessus ou échappant à ce cadre de mise en œuvre est réputée non couverte par la présente Convention d'exploitation.

Les droits concédés sont exclusifs à l'Utilisateur.

Il ne peut les céder à un tiers à aucun titre, sauf à y inclure un prestataire ou un partenaire dans le cadre et selon les conditions prévues au 4^{ème} alinéa du paragraphe 4.2.4 de l'article 4.

Article 3. Documents contractuels

Les documents contractuels, dénommés ensemble comme la « Convention », sont formés par la présente Convention et, le cas échéant, par ses annexes et leurs avenants éventuels, à l'exclusion de tout autre document.

Article 4. Obligations des PARTIES

4.1 Obligations du Fournisseur

Le Fournisseur met à la disposition de l'Utilisateur les DONNEES décrites à l'article 2.

Le Fournisseur opère cette mise à disposition en ouvrant à l'Utilisateur des droits d'accès aux DONNEES à travers TRAXY tant que ces droits lui sont nécessaires et pour la durée nécessaire. Ces droits d'accès sont ouverts au nom des seuls agents du SERVICE qui sont nommément habilités à cet effet par le CORRESPONDANT POUR LES DROITS D'ACCES A TRAXY. Ces droits sont prolongés, transférés ou clos par le Fournisseur à la demande du CORRESPONDANT POUR LES DROITS D'ACCES A TRAXY, qui communique à cet effet au Fournisseur les identifiants des agents habilités. En la matière, le CORRESPONDANT POUR LES DROITS D'ACCES A TRAXY est réputé agir au nom et pour compte de l'Utilisateur et ses actions engagent la responsabilité contractuelle de ce dernier.

Les DONNEES sont présentées à titre informatif et n'ont aucune valeur ou portée réglementaire.

Le Fournisseur ne peut être tenu pour responsable de l'usage qui sera fait des DONNEES par l'Utilisateur, ni des dommages directs et/ou indirects qui pourraient résulter de l'utilisation de ces DONNEES ou de la méconnaissance des modalités de constitution du FICHIER ou de ses caractéristiques.

Le Fournisseur ne peut être tenu pour responsable des erreurs de localisation, d'identification ou d'actualisation ou des imprécisions des DONNEES.

Le Fournisseur, vu le Règlement Général pour la Protection des Données (RGPD), du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à « la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données », s'engage à protéger les données personnelles dans le cadre de la gestion des comptes TRAXY. Ces comptes seront supprimés au départ des personnes concernées. En cas d'inactivité d'un compte utilisateur pendant 3 mois, le compte sera désactivé. Il pourra être

réactivé sur demande de l'utilisateur auprès de son PAR gestionnaire des comptes, et vérification de son adresse mail.

4.2 Obligations de l'Utilisateur

Le CORRESPONDANT POUR LES DROITS D'ACCES A TRAXY doit fournir au PAR gestionnaire des comptes, défini au paragraphe 2.5 de l'article 2, les tableaux, fournis en annexe 2, dûment remplis avec les coordonnées des personnes qui devront se connecter à TRAXY.

Toutes personne qui se connecte à TRAXY, signe une charte d'engagement de confidentialité via l'application.

L'Utilisateur s'engage à informer le PAR gestionnaire des comptes lorsqu'une personne ayant des accès à TRAXY quitte ses fonctions.

L'Utilisateur s'engage à demander l'autorisation préalable au Fournisseur le fait de déléguer à un tiers la CORRECTION et/ou l'EXPLOITATION des données. L'Utilisateur sera tenu pour responsable des manquements aux obligations prévues à la présente convention. L'autorisation délivrée par le Fournisseur sera conditionnée à la signature du tiers d'une Charte de respect des clauses de la présente convention pour chacun des agents du tiers investit de cette mission, dont le modèle est fourni en annexe 3.

L'Utilisateur, gestionnaire de voirie, vérifiera les données concernant le réseau routier de son PERIMETRE (hiérarchisation du réseau, typologie, noms de route) qui ont été intégrées dans TRAXY, et signalera le cas échéant les modifications à apporter. Il pourra fournir des données complémentaires à intégrer dans TRAXY, nécessaires pour réaliser des analyses plus fines de l'accidentalité.

4.2.1 En matière de CORRECTION des DONNEES

L'Utilisateur procède à la CORRECTION des DONNEES A CORRIGER en se conformant à la Charte de travail pour TRAXY établie par l'ONISR et à ses mises à jour successives. Il recourt pour ce faire aux normes, critères, outils et méthodes préconisés par l'ONISR et respecte les consignes, délais ou dates limites de PUBLICATION établis par l'ONISR.

Il opère ce travail de CORRECTION sous le contrôle du RESPONSABLE LOCAL DE LA PUBLICATION DES DONNEES. Celui-ci valide son travail de CORRECTION en procédant le moment venu à la PUBLICATION des DONNEES corrigées par l'Utilisateur. Il rend compte de son travail de CORRECTION à l'ONISR par l'entremise du RESPONSABLE LOCAL DE LA PUBLICATION DES DONNEES.

Pour fiabiliser les champs liés au réseau routier de la base non officielle de l'année N, l'Utilisateur procède à la CORRECTION avant le 15 avril de l'année N+1.

Il lui appartient de pourvoir à la formation et au cadre de travail de ses agents en charge des travaux de CORRECTION et de soumettre leurs travaux au contrôle interne de qualité approprié. Des séances d'échange de bonnes pratiques sont organisées par le Fournisseur et utiles pour assurer la cohérence des travaux des Utilisateurs en matière de CORRECTION des DONNEES.

Les prestations assurées par l'Utilisateur ou pour son compte au titre de la CORRECTION des DONNEES, en exécution de cette Convention, sont assumées par lui dans un esprit de partena-

riat avec l'ONISR en dehors de toute rémunération et sans autre contreparties que l'exécution des obligations du Fournisseur telles que fixées plus haut par la même Convention.

Sans préjudice d'éventuelles défaillances du Fournisseur ou de tiers dans la mise à disposition de l'Utilisateur des DONNEES A CORRIGER ou d'anomalies de fonctionnement de TRAXY, l'Utilisateur est tenu pour responsable de la qualité et de la continuité de ces prestations.

En cas d'incapacité temporaire ou définitive de l'Utilisateur à assumer ses obligations au titre de la CORRECTION des DONNEES, celui-ci en avertit le Fournisseur au moins un an avant l'interruption effective du service, en demandant soit la résiliation de la Convention soit sa suspension temporaire. Cette résiliation ou cette suspension sont de droit dans ce cas et s'entendent pour l'intégralité des obligations des PARTIES, sous réserve des dispositions de l'article 6 en cas de résiliation.

4.2.2 En matière d'EXPLOITATION des DONNEES

En dehors du cadre strict de la CORRECTION des DONNEES, l'Utilisateur n'est pas autorisé à adapter ou modifier de façon substantielle les DONNEES, ni à adapter ou modifier des caractéristiques essentielles des DONNEES sauf autorisation expresse préalable du Fournisseur. L'Utilisateur est, en revanche, autorisé, sous réserve que ces actes soient nécessaires à la réalisation de la ou des finalité(s) décrite(s) à l'article 2, notamment à apporter des adaptations ou des modifications mineures aux DONNEES dans le respect des règles de l'art et de la déontologie prévalant en matière de statistique publique.

L'Utilisateur s'engage à rendre compte des anomalies constatées dans les fichiers BAAC au fur et à mesure de leur détection.

L'Utilisateur s'engage à n'insérer ou mentionner dans les articles, rapports et autres documents élaborés rendant compte des enseignements et conclusions tirés de l'exploitation qu'il fait des DONNEES que des résultats ou données agrégés ne permettant aucune identification, directe ou indirecte, des personnes physiques impliquées dans les accidents enregistrés dans le FICHIER.

L'Utilisateur s'engage à ne pas dénaturer, altérer ou fausser les DONNEES. Il s'engage à les exploiter et à les interpréter de façon pertinente et conforme aux règles de l'art en matière d'accidentologie et de statistique. Il s'engage à cesser d'exploiter les DONNEES s'il se rend compte qu'elles n'ont plus l'actualité suffisante pour l'exploitation prévue.

Il appartient à l'Utilisateur de s'assurer :

- de l'adéquation des DONNEES à ses besoins propres,
- qu'il dispose de la compétence suffisante pour exploiter et interpréter les DONNEES.

L'EXPLOITATION des DONNEES par l'Utilisateur s'effectue sous ses seuls contrôle, direction et responsabilité. Il s'engage à renoncer à tout recours contre le Fournisseur :

- concernant la précision, l'intégrité ou l'actualité des DONNEES,
- pour tout défaut de convenance des DONNEES à ses besoins propres.

L'Utilisateur informera le Fournisseur des difficultés éventuelles qu'il rencontrera ainsi que des erreurs ou anomalies qu'il pourrait éventuellement relever dans les DONNEES.

Des séances d'échange de bonnes pratiques sont organisées par le Fournisseur et utiles pour assurer la cohérence des travaux des Utilisateurs en matière d'EXPLOITATION des DONNEES.

4.2.3 En matière de communication d'études et suivis

L'Utilisateur peut diffuser des informations de DONNEES provisoires uniquement sur son PERIMETRE, avec l'aval du RESPONSABLE LOCAL DE LA PUBLICATION DES DONNEES, en recourant à la mention suivante : « Source : Données BAAC provisoires » avec ajout du ou des millésime(s) des données.

L'Utilisateur s'engage à mentionner les sources des DONNEES officielles exploitées en recourant à la mention suivante : « Source : Données BAAC définitives - ONISR » avec ajout du ou des millésime(s) de la base officielle utilisée et avec la mention le cas échéant de l'origine de la DONNEE issue de la liste des indicateurs labellisés énumérés à l'annexe 1 de la présente convention.

L'Utilisateur s'engage à informer le Fournisseur des communications et analyses qu'il réalise en s'appuyant sur les DONNEES corrigées et/ou exploitées.

4.2.4 En matière commune

L'Utilisateur s'engage à respecter les droits du Fournisseur en tant que producteur des DONNEES et, par conséquent, les conditions et modalités de CORRECTION et d'EXPLOITATION des DONNEES, telles qu'elles sont définies dans la Convention.

Le cas échéant, la délimitation des DONNEES résultant de la Convention prévaut sur le périmètre effectif de leur mise à la disposition de l'Utilisateur et sur l'ouverture à son profit de droits d'accès à TRAXY. Si l'ensemble des DONNEES effectivement mises à la disposition de l'Utilisateur outrepassait cette délimitation en raison des contraintes informatiques limitant les possibilités d'extraction ou les options d'accès à TRAXY, ou pour toute autre raison, l'Utilisateur s'engage à ne pas manier les DONNEES hors délimitation.

Sans préjudice de l'alinéa suivant, l'Utilisateur s'engage à limiter l'accès effectif aux DONNEES aux seuls agents du SERVICE dont l'intervention directe sur les DONNEES est indispensable en vue de la réalisation de la ou des finalité(s) décrite(s) à l'article 2. Cela inclut notamment, le cas échéant, les agents habilités détenteurs des droits d'accès à TRAXY prévus au paragraphe 4.1 ci-dessus. Tous les agents de l'Utilisateur, en ce qu'ils manipulent, corrigent, exploitent, interprètent ou transmettent les DONNEES, sont réputés agir au nom et pour compte de l'Utilisateur et leurs actions engagent la responsabilité contractuelle de ce dernier.

L'Utilisateur peut cependant étendre l'accès effectif aux DONNEES à un ou plusieurs tiers intervenant en position de prestataire ou de partenaire de l'Utilisateur en vue de la réalisation de la ou des finalité(s) décrite(s) à l'article 2. L'Utilisateur s'engage à soumettre alors son prestataire ou partenaire aux obligations qu'il supporte lui-même au titre de la présente Convention quant aux conditions et modalités de CORRECTION ou d'EXPLOITATION des DONNEES, par voie contractuelle ou par tout moyen juridique approprié. En tout état de cause, en ce qu'ils manipulent, CORRIGENT, exploitent, interprètent ou transmettent les DONNEES, les agents du prestataire ou du partenaire en question sont réputés agir au nom et pour compte de l'Utilisateur et leurs actions engagent la responsabilité contractuelle de ce dernier.

Sans préjudice du précédent alinéa, l'Utilisateur s'interdit toute reproduction des DONNEES totale ou partielle, sous quelque forme que ce soit, en vue de les fournir à un tiers quel qu'il soit, y compris au sein de ses systèmes d'information, à l'exception des DONNEES des bases officielles en opendata.

L'Utilisateur s'engage à respecter les aspects confidentiels des DONNEES et en particulier à ne pas établir de lien avec des DONNEES à caractère personnel.

Conformément à l'exigence de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), l'Utilisateur informe ses agents que TRAXY permet la traçabilité des connexions, des consultations et des corrections, et la conservation jusqu'à 3 ans après le départ du service.

Article 5. Durée

La Convention est établie à compter de sa signature, pour la durée de :

<i>5 ans</i>

La fin de la Convention emporte l'arrêt de la possibilité d'utiliser les droits concédés à l'Utilisateur. Ce dernier s'engage à communiquer au Fournisseur, le cas échéant, un récapitulatif des accès informatiques à clore par ses soins le moment venu et, en tout état de cause, à ne plus y accéder.

Article 6. Résiliation

Le Fournisseur pourra à tout moment et sans justification résilier la présente Convention.

Article 7. Attribution de compétences

Tout désaccord persistant entre les PARTIES sur l'interprétation ou l'exécution de la présente Convention qui n'aura pu faire l'objet d'un règlement amiable sera porté devant le tribunal administratif.

Cette Convention avec annexes, est établie en 3 (trois) exemplaires originaux.

Pour la Délégation à la sécurité routière,
A Paris, le

**Pour le Conseil départemental
de Lot et Garonne,**

À Agen,

le

Secrétaire Générale de l'Observatoire
National Interministériel de la Sécurité
Routière

**Madame
Présidente du Conseil départemental
de Lot et Garonne**

ANNEXE 1 : Liste des indicateurs labellisés

Suite à l'Avis du 21 novembre 2019 de l'Autorité de la statistique publique sur le renouvellement de la labellisation d'indicateurs statistiques produits par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, suit la liste des indicateurs statistiques d'accidentalité routière issus du fichier national des accidents corporels (fichier BAAC) dont la labellisation est renouvelée pour une durée de 5 ans.

Champ géographique : France métropolitaine, Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte à partir de 2012

Les indicateurs d'accidentalité annuels :

- Le nombre d'accidents corporels annuel (AC),
- Le nombre d'accidents mortels annuel (AM),
- Le nombre de personnes tuées annuel (T),
- Le nombre de blessés annuel (B),

Ces indicateurs annuels sont déclinés en faisant les distinctions suivantes :

- Selon le calendrier (l'heure, le jour de la semaine, le mois, la période de jour/de nuit),
- Selon les conditions atmosphériques,
- Selon le milieu : sur autoroute/hors agglomération hors autoroute/en agglomération hors autoroute anciennement nommé « urbain, rase campagne, autoroutes »,
- Selon le type de collision,
- Par catégorie d'usagers (piéton, cycliste, cyclomotoriste, motocycliste, automobiliste, usager d'un véhicule utilitaire, usager d'un poids lourd, usager d'un transport en commun, etc.),
- Par classe d'âge,
- Selon le sexe,
- Selon la catégorie d'usager conducteurs/passagers,
- Selon l'ancienneté du permis de conduire,

- En présence d'au moins un conducteur présentant un taux d'alcool supérieur au taux légal,
- Par département,
- Par région,

Les indicateurs concernant les victimes (tués ou blessés) peuvent se croiser entre eux :

- Age/sexe,
- Milieu/usager,

Les indicateurs annuels ATB sont comparés au contexte résidentiel et de trafic routier :

- Rapportés au nombre d'habitants résidents dans la commune, donnée issue de l'INSEE (population résidente estimée au 1er janvier),
- Rapportés au nombre de kilomètres parcourus soit milliards de km parcourus par les véhicules.

Annexe 2 : Liste des comptes à créer

Maximum 3 comptes CORRECTION

Nom	Prénom	Mail	Tel :

Maximum 10 comptes EXPLOITATION (lecture seule)

Nom	Prénom	Mail	Tel

DECIDE

- d'approuver le projet de statuts de l'association pour la gestion quantitative de la ressource en eau des bassins de Garonne, Ariège, Neste-rivières de Gascogne et Estuaire tel que figurant en annexe ;
- d'adhérer à l'association pour la gestion quantitative de la ressource en eau des bassins de Garonne, Ariège, Neste-rivières de Gascogne et Estuaire ;
- d'autoriser la Présidente du Conseil départemental à signer lesdits statuts et tous autres documents nécessaires à cette adhésion.

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	

**ASSOCIATION POUR LA GESTION QUANTITATIVE DE LA RESSOURCE EN EAU
DES BASSINS GARONNE, ARIÈGE, NESTE - RIVIERES DE GASCOGNE ET ESTUAIRE**

**Proposé aux associations déclarées par application de la
loi du 1^{er} juillet 1901 et du décret du 16 août 1901.**

ARTICLE 1 - NOM

Il est fondé entre les adhérents aux présents statuts une association, régie par la loi du 1^{er} juillet 1901 et le décret du 16 août 1901, ayant pour titre : Association pour la gestion quantitative de la ressource en eau des bassins Garonne, Ariège, Neste - rivières de Gascogne et estuaire.

ARTICLE 2 - OBJET

L'association a pour objet de coordonner la gestion quantitative du grand cycle de l'eau des bassins versants de la Garonne, de l'Ariège, de la Neste - rivières de Gascogne et de l'estuaire, en tenant compte des enjeux qualitatifs.

L'association est une instance politique qui vise à créer un collectif de travail :

- basé sur le respect de chacun de ses membres,
- qui établisse les bases d'une confiance mutuelle, notamment entre l'amont et l'aval et entre l'aval et l'amont,
- et dont l'objectif est de faire émerger des consensus en matière de gestion quantitative de la ressource en eau sur le bassin.

L'association a pour mission :

- d'améliorer la gouvernance de la gestion quantitative du grand cycle de l'eau à l'échelle de ce territoire comme le préconise le SDAGE Adour-Garonne 2016-2021, en tenant compte des enjeux qualitatifs et en complémentarité avec les acteurs opérationnels existants, dans leurs missions actuelles ;
- de proposer une réponse globale et solidaire aux nouveaux enjeux de la gestion quantitative des ressources en eau dans le contexte du réchauffement climatique sur le territoire concerné ;
- de proposer une coordination de la gestion quantitative des trois bassins versants en lien avec les Commissions Locales de l'Eau des SAGE existants ou à venir, qui permettra de tenir compte aussi des enjeux qualitatifs liés à la ressource en eau, notamment les SAGE Bassin des Pyrénées Ariégeoises, SAGE Neste - Rivières de Gascogne, SAGE Vallée de la Garonne, SAGE Hers Mort - Girou, SAGE Estuaire (seront également associés aux discussions et consultés sur les sujets qui les concernent, les maîtres d'ouvrages et les maîtres d'œuvre de la gestion opérationnelle du soutien d'étiage) ;
- de veiller à une cohérence interbassins avec la gestion d'étiage des autres bassins versants des affluents rive droite de la Garonne : Tarn - Aveyron, Lot ;
- de travailler à la stratégie de négociation collective des volumes de soutien d'étiage notamment avec les hydro électriciens, en coordination avec l'Etat et l'Agence de l'Eau Adour – Garonne ;
- de promouvoir une information pédagogique auprès du public sur les enjeux et le fonctionnement de la gestion de la ressource en eau.

ARTICLE 3 - TERRITOIRE CONCERNÉ

Le territoire concerné est le périmètre de la Commission Territoriale Garonne de l'Agence de l'Eau Adour -Garonne : bassin versant de la Garonne, de l'Ariège, de la Neste - rivières de Gascogne et de l'estuaire.

ARTICLE 4 – ORGANISATION

Le département de la Haute-Garonne assure l'animation de l'association avec 0,5 ETP d'un agent de catégorie A. Le secrétariat et la gestion de la trésorerie sont également assurés par le Conseil départemental de la Haute-Garonne au moyen de 0,5 ETP d'un agent de catégorie B.

ARTICLE 5 - SIÈGE SOCIAL

Le siège social est fixé au Conseil départemental de la Haute-Garonne.

ARTICLE 6 - DUREE

L'association est constituée pour une durée initiale de deux années, à l'issue desquelles une évaluation collective sera assurée par ses membres afin de déterminer les conditions de son éventuelle reconduction ou de son évolution

ARTICLE 7 - COMPOSITION

L'association comporte des personnes morales membres et des personnes morales associées.

Les personnes morales membres sont :

- le Conseil régional de Nouvelle Aquitaine,
- le Conseil régional d'Occitanie,
- le Conseil départemental de l'Ariège,
- le Conseil départemental du Gers,
- le Conseil départemental de la Gironde,
- le Conseil départemental de la Haute-Garonne,
- le Conseil départemental des Hautes-Pyrénées,
- le Conseil départemental du Lot-et-Garonne,
- le Conseil départemental du Tarn-et-Garonne.

Les personnes morales associées sont :

- l'Etat,
- l'Agence de l'Eau Adour - Garonne,
- la métropole de Bordeaux,
- la métropole de Toulouse,
- le comité de bassin Adour Garonne.

Seules les personnes morales membres disposent du droit de vote. Les personnes morales associées sont invitées à toutes les assemblées et consultées sur les sujets inscrits à l'ordre du jour.

ARTICLE 8 - COTISATIONS

Aucune cotisation annuelle des membres n'est fixée a priori. Une cotisation pourra être mise en place ultérieurement en cas de besoin, sur décision de l'assemblée générale ordinaire.

ARTICLE 9. – RESSOURCES

Les ressources de l'association comprennent :

- le montant des cotisations des membres,
- les subventions de l'Agence de l'Eau Adour - Garonne,
- toutes les ressources autorisées par les lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 10 - ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE

L'assemblée générale ordinaire comprend toutes les personnes morales membres et toutes les personnes morales associées de l'association. Elle se réunit au moins une fois par an.

Chaque personne morale membre de l'association dispose d'une voix. Une personne morale membre présente peut représenter deux personnes morales membres absentes. Les décisions sont prises à l'unanimité des voix des personnes morales membres présentes et représentées. Les personnes morales associées disposent d'un avis consultatif.

L'objectif est d'échanger et de se concerter afin que des positions communes émergent. La prise en compte des enjeux de tous les territoires constituant le bassin comme la recherche du consensus seront en termes de méthode les deux objectifs prioritaires des membres de l'association.

L'assemblée générale ordinaire élit au sein des personnes morales membres un président, un vice-président, un secrétaire et un secrétaire adjoint, un trésorier et un trésorier adjoint.

Quinze jours au moins avant la date fixée, toutes les personnes morales membres et toutes les personnes morales associées de l'association sont convoqués par les soins du secrétaire ou, en cas d'empêchement du secrétaire, par le secrétaire adjoint. L'ordre du jour figure sur les convocations.

L'association se réserve la possibilité d'inviter des acteurs du domaine de l'eau, notamment les structures porteuses des SAGE (SMEAG, SMIDDEST, SBHG, etc.), des maîtres d'ouvrages et des maîtres d'œuvre de la gestion opérationnelle du soutien d'étiage (Institution de Montbel, etc.) en tant que de besoin. Les invitations se feront à l'initiative du Président ou à la demande d'un membre de l'association au moins quinze jours avant la date fixée pour l'assemblée.

Le président ou, en cas d'empêchement du président, le vice-président, préside l'assemblée générale ordinaire et expose la situation morale et l'activité de l'association.

Le trésorier ou, en cas d'empêchement du trésorier, le trésorier adjoint, rend compte de sa gestion et soumet les comptes annuels : bilan, compte de résultat et annexe, à l'approbation de l'assemblée générale ordinaire.

L'assemblée générale ordinaire fixe le montant des éventuelles cotisations annuelles à verser par les différentes catégories de membres.

Lorsqu'il s'agit de la seule assemblée générale ordinaire de l'année, il est procédé, après épuisement de l'ordre du jour, au renouvellement des président, vice-président, secrétaire, secrétaire adjoint, trésorier et trésorier adjoint.

Toutes les délibérations sont prises à main levée, excepté si l'une des personnes morales membres le demande pour une ou toutes les élections aux fonctions de président, vice-président, secrétaire, secrétaire adjoint, trésorier et trésorier adjoint.

Le rapport et les comptes annuels sont adressés chaque année au Préfet du département de Haute-Garonne.

L'association s'engage à présenter ses registres et pièces de comptabilité sur toute réquisition des autorités administratives en ce qui concerne l'emploi des libéralités qu'elle serait autorisée à recevoir, à laisser visiter ses établissements par les représentants compétents de ces autorités et à leur rendre compte du fonctionnement desdits établissements.

ARTICLE 11 - ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE

Si besoin est, ou sur la demande d'un tiers des personnes morales membres, le président peut convoquer une assemblée générale extraordinaire, suivant les modalités prévues aux présents statuts et uniquement pour modification des statuts, pour dissolution de l'association ou pour des actes portant sur des immeubles.

Les modalités de convocation sont les mêmes que pour l'assemblée générale ordinaire.

Les délibérations sont prises à l'unanimité des personnes morales membres présentes.

ARTICLE - 12 - DISSOLUTION

En cas de dissolution, un ou plusieurs liquidateurs sont nommés et l'actif net, s'il y a lieu, est dévolu à un organisme ayant un but non lucratif conformément aux décisions de l'assemblée générale extraordinaire qui statue sur la dissolution. L'actif net ne peut être dévolu à un membre de l'association, même partiellement, sauf reprise d'un apport.

Fait à , le

Monsieur Alain ROUSSET,
Président du Conseil régional
Nouvelle Aquitaine

Madame Carole DELGA,
Présidente du Conseil régional
Occitanie Pyrénées Méditerranée

Madame Christine TEQUI
Présidente du Conseil départemental
de l'Ariège

Monsieur Philippe MARTIN,
Président du Conseil départemental
du Gers

Monsieur Jean-Luc GLEYZE,
Président du Conseil départemental
de la Gironde

Monsieur Georges MERIC,
Président du Conseil départemental
de la Haute-Garonne

Monsieur Michel PELIEU,
Président du Conseil départemental
des Hautes-Pyrénées

Madame Sophie BORDERIE,
Présidente du Conseil départemental
du Lot-et-Garonne

Monsieur Christian ASTRUC,
Président du Conseil départemental
du Tarn-et-Garonne

Monsieur Etienne GUYOT,
Préfet coordonnateur
du bassin Adour Garonne

Monsieur Alain ANZIANI,
Président de Bordeaux Métropole

Monsieur Jean-Luc MOUDENC,
Président de Toulouse Métropole

Monsieur Martin MALVY
Président du Comité de Bassin
Adour - Garonne

Monsieur Guillaume CHOISY,
Directeur de l'Agence de l'Eau
Adour – Garonne

N° 9-02-01-C

LA CHARTE EUROPEENNE POUR L'EGALITE DES FEMMES ET DES HOMMES DANS LA VIE LOCALE

D E C I D E

- d'adhérer à la charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale, jointe en annexe ;
- d'autoriser la Présidente du Conseil départemental à la signer.

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	



LA CHARTE EUROPÉENNE POUR L'ÉGALITÉ

des femmes et des hommes
dans la vie locale



Conseil des Communes
et Régions d'Europe
Council of European
Municipalities and Regions

Présentée aux états généraux du CCRE,
Innsbruck, mai 2006

Rédigée par le CCRE dans le cadre du V^e programme d'action communautaire
pour l'égalité des femmes et des hommes

Contact: Sandra Ceciarini
sandra.cecinarini@ccre.org

LA CHARTE EUROPÉENNE POUR L'ÉGALITÉ DES FEMMES ET DES HOMMES DANS LA VIE LOCALE

Une Charte invitant les collectivités territoriales
à utiliser leurs pouvoirs et leurs partenariats
en faveur d'une plus grande égalité pour toutes et tous

Élaborée et promue par le Conseil des Communes
et Régions d'Europe et ses partenaires.

[INTRODUCTION]

La Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale est destinée aux collectivités locales et régionales d'Europe qui sont invitées à la signer, à prendre publiquement position sur le principe de l'égalité des femmes et des hommes, et à mettre en œuvre, sur leur territoire, les engagements définis dans la Charte.

Pour assurer la mise en œuvre de ces engagements, chaque signataire rédige un Plan d'action pour l'égalité qui fixe les priorités, les actions et les ressources nécessaires à sa réalisation.

De plus, chaque autorité signataire s'engage à collaborer avec toutes les institutions et organisations de son territoire afin de promouvoir l'instauration, dans les faits, d'une véritable égalité.

La Charte a été rédigée dans le cadre d'un projet (2005-2006) mené à bien par le Conseil des Communes et Régions d'Europe en collaboration avec les nombreux partenaires dont la liste figure ci-dessous. Le projet a été soutenu par la Commission européenne dans le cadre du 5^e Programme d'action communautaire pour l'égalité des femmes et des hommes.

• • •

L'égalité des femmes et des hommes est un droit fondamental pour tous et toutes, et constitue une valeur capitale pour la démocratie. Afin d'être pleinement accompli, ce droit ne doit pas être seulement reconnu

légalement mais il doit être effectivement exercé et concerner tous les aspects de la vie : politique, économique, sociale et culturelle.

En dépit de nombreux exemples d'une reconnaissance formelle et des progrès accomplis, l'égalité des femmes et des hommes dans la vie quotidienne n'est pas encore une réalité. Les femmes et les hommes ne jouissent pas des mêmes droits dans la pratique. Des inégalités politiques, économiques et culturelles persistent - par exemple les disparités salariales et la sous-représentation en politique.

Ces inégalités sont le résultat de constructions sociales qui se fondent sur les nombreux stéréotypes présents dans la famille, l'éducation, la culture, les médias, le monde du travail, l'organisation de la société... Autant de domaines dans lesquels il est possible d'agir en adoptant une approche nouvelle et en opérant des changements structurels.

Les autorités locales et régionales, qui sont les sphères de gouvernance les plus proches de la population, représentent les niveaux d'intervention les mieux placés pour combattre la persistance et la reproduction des inégalités, et pour promouvoir une société véritablement égalitaire. Elles peuvent, dans leur domaine de compétence et en coopération avec l'ensemble des acteurs locaux, entreprendre des actions concrètes en faveur de l'égalité des femmes et des hommes.

De plus, le principe de subsidiarité joue un rôle particulièrement important en ce qui concerne la mise en œuvre du droit à l'égalité des femmes et des hommes. Ce principe s'applique à tous les niveaux de gouvernance – européen, national, régional et local. Alors que les collectivités locales et régionales d'Europe exercent des responsabilités de portée diverse, toutes peuvent et doivent jouer un rôle positif dans la promotion de l'égalité par des actions qui produiront un impact sur la vie quotidienne des populations.

Les principes de l'autonomie locale et régionale sont étroitement liés au principe de subsidiarité. La Charte de l'autonomie locale du Conseil de l'Europe de 1985, signée et ratifiée par une large majorité d'états européens, souligne « *le droit et la capacité effective pour les collectivités locales de régler et de gérer, dans le cadre de la loi, sous leur propre responsabilité et au profit de leur population, une part importante des affaires publiques* ». La mise en œuvre et la promotion du droit à l'égalité doit être au cœur de ce concept de l'autonomie locale.

La démocratie locale et régionale doit permettre que soient effectués les choix les plus appropriés concernant les aspects les plus concrets de la vie quotidienne tels que le logement, la sécurité, les transports publics, le monde du travail ou la santé.

De plus, la pleine implication des femmes dans le développement et la mise en œuvre de politiques locales et régionales permet à leur expérience vécue, à leur savoir faire et à leur créativité d'être pris en compte.

Pour parvenir à l'instauration d'une société fondée sur l'égalité, il est capital que les collectivités locales et régionales intègrent pleinement la dimension du genre dans leurs politiques, leur organisation et leurs pratiques. Dans le monde d'aujourd'hui et de demain, une véritable égalité des femmes et des hommes constitue en outre la clé de notre succès économique et social – non seulement au niveau européen ou national mais également dans nos régions, nos villes et nos communes.

• • •

Le Conseil des Communes et Régions d'Europe et sa Commission des élues locales et régionales a, depuis de nombreuses années, activement œuvré à la promotion de l'égalité des femmes et des hommes aux niveaux local et régional. En 2005, le CCRE a créé un instrument destiné à être utilisé concrètement par les autorités locales et régionales européennes: « la ville pour l'égalité ». En identifiant les bonnes pratiques d'un certain nombre de villes et de municipalités européennes, « la ville pour l'égalité » propose une méthodologie pour la mise en place de politiques d'égalité des femmes et des hommes au niveau local et au niveau régional. La Charte ci-après se fonde sur ce travail.

Le rôle des collectivités locales et régionales dans la promotion de l'égalité des sexes a été affirmé dans la Déclaration mondiale de IULA (Union internationale des villes et pouvoirs locaux) sur « les femmes dans le gouvernement local » adoptée en 1998. La nouvelle organisation mondiale, Cités et Gouvernements Locaux Unis, a également fait de l'égalité des femmes et des hommes l'un de ses principaux objectifs.

[PRÉAMBULE]

Le Conseil des Communes et Régions d'Europe, représentant les collectivités locales et régionales, en coopération avec les partenaires suivants :

Union des Municipalités de Chypre

Association Basque des Municipalités (EUDEL)

Ayuntamiento de Cartagena

Ayuntamiento de Valencia

Association des Autorités locales et régionales
de Finlande

Association Française pour le CCRE (AFCCRE)

Maison du Temps et de la Mobilité (Belfort)

Ville de Saint-Jean de la Ruelle

Association nationale des Autorités Locales
de hongrie (TÖOSZ)

AICCRE Federazione Toscana

Union des Villes et Communautés
de la République Tchèque (SMO ČR)

Association des Villes de Pologne (ZMP)

Association Italienne pour le CCRE (AICCRE)

Association Nationale des Municipalités
de la République de Bulgarie (NAMRB)

Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises
(SYVICOL)

Fédération Espagnole des Municipalités et Provinces
(FEMP)

Section allemande du CCRE (RGRE)

Rappelant que la Communauté européenne et l'Union sont fondées sur le respect des libertés et des droits fondamentaux, ce qui inclut la promotion de l'égalité des femmes et des hommes, et que la législation européenne a constitué la base des progrès accomplis dans ce domaine en Europe;

Rappelant le cadre juridique international des droits humains des Nations Unies, et en particulier la Déclaration Universelle des Droits Humains et la Convention sur l'Élimination de toutes les Formes de Discrimination contre les Femmes, adoptée en 1979;

Soulignant la contribution capitale du Conseil de l'Europe à la promotion de l'égalité des femmes et des hommes et à l'autonomie locale;

Considérant que l'égalité des femmes et des hommes implique la volonté d'agir sur les trois aspects complémentaires de sa réalisation, à savoir sur l'élimination des inégalités directes, l'éradication des inégalités indirectes, et l'élaboration d'un environnement politique, juridique et social favorable au développement proactif d'une démocratie égalitaire;

Déplorant le décalage persistant entre la reconnaissance *de jure* du droit à l'égalité et son application réelle et effective;

Considérant qu'en Europe les collectivités locales et régionales jouent et doivent jouer un rôle crucial pour les habitants et les citoyens dans la mise en œuvre du

droit à l'égalité, en particulier celui des femmes et des hommes, dans tous les domaines qui relèvent de leur responsabilité;

Considérant qu'une participation et une représentation équilibrée des femmes et des hommes dans la prise de décision et aux postes de direction est capitale pour la démocratie.

Puisant l'inspiration pour notre action dans la Convention sur l'Élimination de toutes les formes de discriminations contre les femmes de 1979, la Déclaration de Pékin et la Plateforme pour l'action des Nations Unies de 1995, les Résolutions de la 23^e Session Spéciale de l'Assemblée générale de 2000 (Pékin + 5), la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, la Recommandation du Conseil de décembre 1996 concernant la participation équilibrée des femmes et des hommes dans la prise de décision, et la Déclaration mondiale de l'Union internationale des villes et pouvoirs locaux de 1998 portant sur les femmes dans le gouvernement local;

Souhaitant mettre en évidence le 25^e anniversaire de l'entrée en vigueur en septembre 1981 de la Convention sur l'élimination de toutes les discriminations contre les femmes des Nations Unies;

A rédigé cette Charte européenne pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale, et invite les collectivités locales et régionales d'Europe à la signer et à la mettre en œuvre.

[PREMIÈRE PARTIE]

Principes

Nous, les signataires de cette Charte pour l'égalité des femmes et des hommes dans la vie locale, reconnaissons dans ce qui suit les principes fondamentaux de nos actions :

1. L'égalité des femmes et des hommes constitue un droit fondamental.

Ce droit doit être mis en œuvre par les exécutifs locaux et régionaux dans tous les domaines où s'exercent leurs responsabilités, ce qui inclut leur obligation d'éliminer toutes les formes de discrimination, qu'elles soient directes ou indirectes.

2. Afin d'assurer l'égalité des femmes et des hommes, les discriminations multiples et les obstacles doivent être pris en compte

Les discriminations multiples et les préjugés, outre ceux concernant le sexe, fondés sur la race, la couleur, les origines ethniques et sociales, les caractéristiques génétiques, la langue, la religion ou les convictions, les opinions politiques ou toutes autres opinions, l'appartenance à une minorité nationale, la fortune, la naissance, un handicap, l'âge, l'orientation sexuelle ou le statut économico-social doivent être pris en compte pour traiter de l'égalité des femmes et des hommes.

3. La participation équilibrée des femmes et des hommes à la prise de décision est un préalable de la société démocratique

Le droit à l'égalité des femmes et des hommes requiert que les autorités locales et régionales prennent toutes les mesures et adoptent toutes les stratégies appropriées pour promouvoir une représentation et une participation équilibrées des femmes et des hommes dans toutes les sphères de la prise de décision.

4. L'élimination des stéréotypes sexués est indispensable pour l'instauration de l'égalité des femmes et des hommes

Les autorités locales et régionales doivent promouvoir l'élimination des stéréotypes et des obstacles sur lesquels se fondent les inégalités du statut et de la condition des femmes, et qui conduisent à l'évaluation inégale des rôles des femmes et des hommes en matière politique, économique, sociale et culturelle.

5. Intégrer la dimension du genre dans toutes les activités des collectivités locales et régionales est nécessaire pour faire avancer l'égalité des femmes et des hommes

La dimension du genre doit être prise en compte dans l'élaboration des politiques, des méthodes et des instruments qui affectent la vie quotidienne de la population locale – par exemple au moyen des techniques de l'intégration du genre dans toutes les politiques ¹ et de la prise en considération du genre dans l'élaboration et l'analyse des budgets ². A cette fin, l'expérience de la vie locale des femmes, y compris leurs conditions d'existence et de travail, doivent être analysées et prises en compte.

1 **Mainstreaming**: En juillet 1997, le Conseil Economique et Social des Nations Unies (ECOSOC) définissait le concept de l'intégration du genre comme suit: «L'intégration des questions de genre consiste à évaluer les implications des femmes et des hommes dans toute action planifiée comprenant la législation, les procédures ou les programmes dans tous les domaines et à tous les niveaux. Cette stratégie permet d'intégrer les préoccupations et les expériences des femmes et des hommes à la conception, à la mise en oeuvre, au contrôle et à l'évaluation des procédures et des programmes dans toutes les sphères politiques, économiques et sociétales pour qu'ils en bénéficient de manière égale et que l'inégalité actuelle ne soit pas perpétuée».

2 **Gender budgeting**: L'intégration d'une perspective de genre dans le processus budgétaire est une application de l'approche intégrée de l'égalité entre les femmes et les hommes dans le processus budgétaire. Cela implique une évaluation dans une perspective de genre des budgets existants à tous les niveaux du processus budgétaire ainsi qu'une restructuration des revenus et des dépenses afin de promouvoir l'égalité entre les femmes et les hommes.

6. Des plans d'action et des programmes adéquatement financés sont des outils nécessaires pour faire avancer l'égalité des femmes et des hommes

Les exécutifs locaux et régionaux doivent élaborer des plans d'action et des programmes, avec les moyens et les ressources, tant financiers qu'humains, nécessaires à leur mise en œuvre.

Ces principes sont le fondement sur lequel reposent les Articles exposés dans la Troisième Partie ci-dessous.

[DEUXIÈME PARTIE]

La mise en œuvre de la charte et ses engagements

Le signataire se charge de prendre les mesures spécifiques qui suivent pour mettre en œuvre les dispositions de cette Charte :

1. Dans un délai raisonnable (ne pouvant excéder deux ans) suivant la date de la signature, le signataire de cette Charte se charge d'élaborer et d'adopter son Plan d'action pour l'égalité et, ensuite, de le mettre en œuvre.
2. Le Plan d'action pour l'égalité présentera les objectifs et les priorités du signataire, les mesures qu'il compte adopter et les ressources affectées afin de rendre effective la Charte et ses engagements. Le Plan présentera également le calendrier proposé pour sa mise en œuvre. Si le signataire dispose déjà d'un Plan d'action pour l'égalité, il révisera celui-ci afin de s'assurer que tous les sujets pertinents contenus dans cette Charte y sont traités.
3. Chaque signataire engagera de larges consultations avant d'adopter son Plan d'action pour l'égalité, et diffusera largement celui-ci après son adoption. Il devra aussi, avec régularité, rendre compte publiquement des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan.
4. Chaque signataire révisera son Plan d'action pour l'égalité si les circonstances l'exigent, et élaborera un plan supplémentaire pour chaque période qui suivra.
5. Chaque signataire s'engage, par principe, à participer au système d'évaluation approprié qui sera établi afin de suivre les progrès de la mise en application de cette Charte, et à aider les divers exécutifs locaux et régionaux européens à échanger entre eux leurs savoirs portant sur les moyens efficaces de réaliser une plus grande égalité des femmes et des hommes. Dans ce but, les Plans d'action pour l'égalité et autres documents publics pertinents devront être accessibles.
6. Chaque signataire informera par écrit le Conseil des Communes et Régions d'Europe du fait qu'il a adopté la Charte, de la date de la ratification et du point de contact désigné pour assurer toute collaboration future relative à la Charte.

[TROISIÈME PARTIE]

Responsabilité démocratique

Article 1

1. Le signataire reconnaît que le droit à l'égalité est un préalable fondamental de la démocratie, et que la société démocratique ne peut se permettre d'ignorer les capacités, les savoirs, l'expérience et la créativité des femmes. À cet effet il doit assurer, sur la base de l'égalité, l'inclusion, la représentation et la participation des femmes venant d'horizons et appartenant à des groupes d'âge différents dans toutes les sphères de la prise de décision politique et publique.
2. Le signataire, en sa qualité de responsable démocratiquement élu pour promouvoir le bien-être de sa population et de son territoire, s'engage en conséquence à promouvoir et à favoriser l'application concrète de ce droit dans toutes ses sphères d'activité – en tant que représentant démocratique de la communauté locale, pourvoyeur et commanditaire de services, planificateur et régulateur, et employeur.

Le Rôle politique

Article 2 - La représentation politique

1. Le signataire reconnaît l'égalité du droit des femmes et des hommes à voter, à être candidat(e)s, à être élu(e)s.
2. Le signataire reconnaît l'égalité du droit des femmes et des hommes à participer à la formulation et à la mise en œuvre des politiques, d'exercer des mandats publics, et de remplir toutes les fonctions à tous les niveaux de l'exécutif.
3. Le signataire reconnaît le principe de la représentation équilibrée dans toutes les institutions élues participant à la prise de décision publique.
4. Le signataire s'engage à prendre toutes les mesures appropriées pour défendre et soutenir les droits et principes ci-dessus énoncés, y compris:
 - Encourager les femmes à s'inscrire sur les listes électorales, exercer leur droit de suffrage individuel et se porter candidates aux mandats et fonctions électives
 - Encourager les partis et groupes politiques à adopter et à mettre en œuvre le principe de la représentation équilibrée des femmes et des hommes

- A cette fin, encourager les partis et groupes politiques à prendre toutes les mesures légales, y compris l'adoption de quotas lorsque ceux-ci paraissent adéquats, afin d'augmenter le nombre de femmes choisies pour être candidates, puis élues
- Fixer les règles de ses propres procédures et standards de conduite afin que les candidates et représentantes élues ne soient pas découragées par des formes stéréotypées de comportement ou de langage, ou par toute forme de harcèlement
- Adopter les mesures permettant aux représentant(e)s élu(e)s de concilier vie privée, vie professionnelle et vie publique, par exemple en s'assurant que les horaires et les méthodes de travail ainsi que l'accès à des modes de garde pour les enfants et personnes à charge permettent à tous et toutes les représentant(e)s élu(e)s une pleine participation à leurs fonctions.

5. Le signataire s'engage à promouvoir et à mettre en œuvre le principe de la représentation équilibrée dans ses propres organismes décisionnels ou consultatifs, et dans ses nominations à tout organe externe.

Cependant, là où l'autorité n'a pas, jusqu'alors, atteint une représentation équilibrée des femmes et des hommes, elle s'engage à mettre en œuvre le principe

ci-dessus d'une manière qui ne peut être moins favorable aux sexe minoritaire que dans la situation présente.

7. Le signataire s'engage en outre à s'assurer qu'aucun poste public ou politique auquel il nomme ou élit un représentant n'est, par principe ou en pratique, réservé à, ou considéré comme, devant être normalement attribué à un sexe en raison d'attitudes stéréotypées.

Article 3 - Participation à la vie politique et civique

1. Le signataire reconnaît que le droit des citoyen(ne)s à participer à la conduite des affaires publiques est un principe démocratique fondamental et que les femmes et les hommes ont le droit de participer à égalité à la gouvernance et la vie publique de leur région, municipalité et commune.

2. Pour ce qui concerne les différentes formes de participation publique à ses propres affaires, par exemple au moyen de comités consultatifs, de conseils de quartiers, d'e-participation ou d'exercices de planification participative, le signataire s'engage à faire en sorte que les femmes et les hommes aient la possibilité d'y participer, dans la pratique, à égalité. Là où les moyens permettant cette participation ne conduisent pas à l'égalité, il se charge de développer et de tester de nouvelles méthodes pour y parvenir

3. Le signataire entreprend de promouvoir une participation active à la vie politique et civique des femmes et des hommes appartenant à tous les groupes de la communauté, en particulier des femmes et des hommes membres de groupes minoritaires qui, autrement, pourraient en être exclus.

Article 4 - L'engagement public pour l'égalité

1. Le signataire devra, en tant que représentant démocratique de sa commune ou de son territoire, prendre l'engagement public et formel d'appliquer le principe de l'égalité des femmes et des hommes dans la vie publique, y compris :

- L'annonce de la signature de cette Charte par le signataire après débat et ratification de celle-ci par l'institution représentative la plus élevée
- L'engagement de mettre en œuvre les obligations contenues dans cette Charte, et de rendre compte publiquement et régulièrement des progrès réalisés au cours de la mise en œuvre du Plan d'action pour l'égalité
- La promesse que le signataire et les membres élus de l'autorité adopteront et se conformeront à une bonne conduite en matière d'égalité des sexes

2. Le signataire utilisera son mandat démocratique pour inciter les autres institutions publiques et politiques, ainsi que les organisations privées et celles de la société civile, à prendre des mesures qui assurent l'exercice, dans la pratique, du droit à l'égalité des femmes et des hommes.

Article 5 - Travailler avec des partenaires pour promouvoir l'égalité

1. Le signataire se charge de collaborer avec tous ses partenaires du secteur public et du secteur privé aussi bien que ceux issus de la société civile afin de promouvoir une plus grande égalité des femmes et des hommes dans tous les aspects de la vie sur son territoire. A cette fin, il cherchera en particulier à coopérer avec ses partenaires sociaux.

2. Le signataire consultera les institutions et organisations partenaires, y compris ses partenaires sociaux, pour la mise au point et la révision de son Plan pour l'égalité, et sur les autres sujets majeurs relatifs à l'égalité.

Article 6 - Contrer les stéréotypes

1. Le signataire s'engage à contrer et à prévenir autant que possible les préjugés, pratiques, utilisations d'expressions verbales et d'images fondées sur l'idée de la supériorité ou de l'infériorité de l'un ou l'autre

des deux sexes, ou sur des rôles féminins et masculins stéréotypés.

2. A cette fin, le signataire s'assurera que sa propre communication, publique et interne, est pleinement conforme à cet engagement, et qu'il promeut des images sexuées positives ainsi que des exemples également positifs.
3. Le signataire aidera ses collaborateurs et collaboratrices, par de la formation ou par d'autres moyens, à identifier et à éliminer les attitudes et les comportements stéréotypés, et ajustera les standards de comportement à cet égard.
4. Le signataire mènera à bien des activités et des campagnes destinées à favoriser la prise de conscience concernant le rôle contreproductif des stéréotypes de genre pour ce qui concerne la réalisation de l'égalité des femmes et des hommes.

Article 7- Bonne administration et consultation

1. Le signataire reconnaît le droit pour les femmes et les hommes de voir leurs affaires traitées avec égalité, impartialité et justice ainsi que dans un délai de temps approprié, y compris :

- Le droit d'être entendu(e) avant que soit prise toute décision individuelle qui les concerne et qui peut avoir une incidence négative
- Le devoir pour l'autorité de donner les raisons de sa décision
- Le droit d'être informé(e) sur les sujets qui les concernent

2. Le signataire reconnaît que, pour tout ce qui relève de ses compétences, la qualité de ses politiques et de sa prise de décision sera vraisemblablement améliorée si les personnes affectées par celles-ci ont l'occasion d'être consultées, et qu'il est capital que les femmes et les hommes aient, dans la pratique, un égal accès à l'information pertinente, et une égale possibilité d'y réagir.

3. Le signataire s'engage donc à considérer comme appropriées les mesures suivantes :

- S'assurer que les modalités de communication de l'information tiennent compte des besoins des femmes et des hommes, y compris leur accès personnel aux technologies de l'information et de communication

- S'assurer, lorsqu'il y a consultation, que les points de vue qui ont le moins de chances d'être entendus peuvent pleinement être pris en compte dans le processus de consultation, et que des actions positives légales sont prises pour assurer cette participation
- Quand il convient, conduire des consultations séparées pour les femmes.

Cadre général pour l'égalité

Article 8 - Engagement général

1. Dans l'étendue de ses compétences, le signataire reconnaît, respecte et promeut les droits et les principes pertinents de l'égalité des femmes et des hommes, et combat les obstacles et la discrimination liés au genre.
 2. Les engagements définis dans cette Charte s'appliquent au signataire là où, dans leur totalité ou en partie, ils relèvent de son pouvoir légal .
- La révision des politiques, procédures, pratiques, modèles en usage actuellement de manière à apprécier si celles-ci font état de discriminations injustes, si elles sont fondées sur des stéréotypes sexuels et si elle prennent en compte, de manière adéquate, les besoins spécifiques des femmes et des hommes.
 - La révision de l'allocation des ressources, financières ou autres, dans les buts énoncés ci-dessus.

Article 9 - Analyse sexuée

1. Le signataire se charge d'effectuer, dans l'étendue de ses compétences, une analyse sexuée, ainsi que cela est défini dans cet article.
 2. A cette fin, le signataire se charge d'établir un programme pour la mise en œuvre de ses analyses sexuées, en accord avec ses propres priorités, ressources et calendriers, qui sera incluse ou prise en compte dans son Plan d'action pour l'égalité.
 3. Les analyses sexuées comprendront les mesures suivantes considérées comme pertinentes :
- L'identification des priorités et, comme il convient, des objectifs, de manière à traiter les questions pertinentes soulevées par ces révisions, et à apporter des améliorations identifiables dans la fourniture des services.
 - La mise en œuvre, dès le début des processus, d'une analyse de toute proposition significative pour les politiques nouvelles ou modifiées, pour les procédures et les changements dans l'allocation des ressources, afin d'identifier leur impact potentiel sur les femmes et sur les hommes, et de prendre les décisions finales à la lumière de cette analyse.
 - La prise en compte des besoins ou des intérêts de ceux qui subissent des discriminations ou des difficultés multiples.

Article 10 - Discriminations multiples ou obstacles

1. Le signataire reconnaît que la discrimination fondée sur tout motif tel que le sexe, la race, l'origine sociale ou ethnique, les caractères génétiques, la langue, la religion ou les croyances, les opinions politiques ou autres, l'appartenance à une minorité nationale, la propriété, la naissance, le handicap, l'âge ou l'orientation sexuelle est interdite.
 2. De plus, le signataire reconnaît que malgré cette interdiction, nombre de femmes et d'hommes souffrent de discriminations multiples et rencontrent des obstacles, ce qui inclut des handicaps socio-économiques qui ont un impact direct sur leur capacité à exercer les autres droits définis et précisés dans cette Charte.
 3. Le signataire s'engage, pour ce qui relève de ses compétences, à prendre toute action appropriée pour combattre les effets des discriminations multiples ou obstacles, y compris:
 - S'assurer que les discriminations multiples et les obstacles sont traités par son Plan d'action pour l'égalité et ses analyses sexuées.
- S'assurer que les questions soulevées par les discriminations multiples et les obstacles sont prises en compte dans la mise en œuvre d'actions ou de mesures figurant dans les autres articles de cette Charte
 - Prendre des mesures spécifiques pour traiter les besoins particuliers des immigrées et des immigrés.

Le rôle d'employeur

Article 11

1. Dans ses fonctions d'employeur, le signataire reconnaît le droit à l'égalité des femmes et des hommes dans tous les aspects de l'emploi, y compris l'organisation du travail et les conditions de travail.
2. Le signataire reconnaît le droit à la conciliation de la vie professionnelle, sociale et privée, ainsi que le droit à la dignité et à la sécurité au travail.
3. Le signataire s'engage à prendre toutes les mesures raisonnables, y compris des actions positives dans la limite de ses pouvoirs légaux, pour concrétiser les droits ci-dessus énoncés. Les mesures citées au 3. comprennent ce qui suit:
 - (a) La révision des politiques et procédures concernées relatives à l'emploi au sein de son organisation, ainsi que le développement et la mise en œuvre de la partie « emploi » de son Plan pour l'égalité afin de traiter des inégalités dans un délai approprié, et couvrant notamment, entre autres:
 - Des dispositions permettant la révision des salaires et rémunérations, des modes de paiement et des retraites
 - Des mesures pour assurer d'une manière équitable et transparente la promotion et les opportunités de développement de carrière
 - Des mesures pour assurer une représentation équilibrée des femmes et des hommes à tous les niveaux, notamment pour corriger tout déséquilibre aux niveaux supérieurs de l'encadrement
 - Des mesures pour supprimer toute ségrégation professionnelle fondée sur le sexe, et pour encourager le personnel à solliciter et remplir des postes non traditionnels
 - Des mesures pour assurer un recrutement équitable
 - Des mesures pour assurer des conditions de travail appropriées, sans danger pour la santé et en toute sécurité
 - L'égalité des rémunérations, y compris un salaire égal pour un travail de valeur équivalente

- Des procédures de consultation des employés et de leurs syndicats assurant une participation équilibrée des femmes et des hommes dans tout organisme consultatif ou de négociation;
 - L'encouragement donné aux hommes pour qu'ils fassent usage de leurs droits quant aux absences pour cause d'aide vis-à-vis des personnes à charge.
- (b) L'interdiction du harcèlement sexuel sur les lieux de travail au moyen d'une déclaration publique sur le caractère inacceptable d'un tel comportement, à laquelle s'ajoutent le soutien apporté aux victimes, l'introduction et la mise en œuvre de politiques transparentes sur la façon de traiter les coupables, et des efforts destinés à éveiller les consciences sur cette question;
- (c) La recherche d'une composition du personnel, à tous les niveaux, conforme à la diversité sociale, économique et culturelle de la population locale.
- (d) L'aide à la conciliation de la vie professionnelle, sociale et privée par :
- L'introduction de politiques permettant, quant il convient, des aménagements du temps de travail et des dispositions d'aide vis-à-vis des personnes dépendant des employés.

Fourniture de biens et de services

Article 12

1. Le signataire reconnaît que dans l'exécution de ses tâches et de ses obligations relatives aux fournitures de biens et de services, y compris les contrats d'achat de produits, le recours à des services et la réalisation de travaux, il est de sa responsabilité de promouvoir l'égalité des femmes et des hommes.
2. Le signataire reconnaît que cette responsabilité prend une signification particulière quand elle propose de concéder à une autre entité juridique la fourniture d'un important service public, pour laquelle le signataire est responsable de par la loi. Dans de tels cas, le signataire s'assurera que l'entité juridique qui remporte le contrat (quel que soit son statut juridique) est tenue d'assurer la promotion de l'égalité des femmes et des hommes exactement comme l'aurait été le signataire si elle avait elle-même fourni le service concerné.
3. De plus, le signataire se charge de mettre en œuvre, chaque fois qu'il les juge appropriées, les mesures suivantes:
 - (a) pour chaque contrat significatif qu'il envisage de signer, prendre en considération les implications de genre et les opportunités qu'offre ce contrat pour la promotion de l'égalité d'une façon légale
 - (b) s'assurer que les dispositions du contrat prennent en compte les objectifs d'égalité des sexes du contrat lui-même
 - (c) s'assurer que les autres termes et conditions du contrat en question tiennent compte et reflètent ces objectifs
 - (d) utiliser le pouvoir conféré par la législation européenne sur les marchés publics pour préciser les conditions de performance concernant les considérations sociales
 - (e) sensibiliser le personnel ou les conseillers, qui ont la responsabilité de traiter les appels d'offres des marchés publics et les contrats de location quant aux exigences de leurs fonctions concernant le genre, y compris en assurant leur formation en la matière
 - (f) s'assurer que les termes du contrat principal comporte l'exigence que les sous-traitants remplissent les obligations pertinentes pour promouvoir l'égalité des sexes.

Le rôle de prestataire de services

Article 13 - L'éducation et la formation continue

1. Le signataire reconnaît le droit à l'éducation pour tous, et reconnaît en plus le droit pour tous d'accéder à une formation professionnelle et continue. Le signataire reconnaît que le droit à l'éducation remplit une fonction vitale à toutes les étapes de l'existence pour que soit assurée une véritable égalité des chances, formées les aptitudes essentielles à la vie et au travail, et ouvertes des possibilités nouvelles au développement professionnel.
2. Le signataire se charge, dans les domaines de sa compétence, d'assurer ou promouvoir l'égal accès à l'éducation, à la formation professionnelle et continue pour les femmes et les hommes, les filles et les garçons.
3. Le signataire reconnaît le besoin d'éliminer tout concept stéréotypé des rôles des femmes et des hommes dans toutes les formes d'éducation. Pour ce faire, il se charge de prendre ou de promouvoir, comme il convient, les mesures suivantes:
 - La révision des matériels éducatifs, des programmes scolaires et autres, des méthodes d'enseignement afin de garantir qu'ils combattent les attitudes et les pratiques stéréotypées
 - La mise en œuvre d'actions spécifiques pour encourager des choix de carrière non conventionnels
 - L'inclusion spécifique, dans les cours d'éducation civique et d'éducation à la citoyenneté, d'éléments qui soulignent l'importance de l'égalité participation des femmes et des hommes dans le processus démocratique
4. Le signataire reconnaît que la manière dont les écoles et autres établissements éducatifs sont dirigés représente un modèle important pour les enfants et les jeunes gens. Il se charge donc de promouvoir une représentation équilibrée des femmes et des hommes à tous les niveaux de la direction et de la gouvernance des établissements scolaires.

Article 14 - La santé

1. Le signataire reconnaît le droit pour chacun(e) de bénéficier d'un niveau élevé de santé physique et mentale, et affirme que l'accès des femmes et des hommes à des soins médicaux et des traitements de qualité ainsi qu'à la prévention est capital pour la concrétisation de ce droit.
2. Le signataire reconnaît que pour assurer l'égalité des chances des femmes et des hommes en leur permettant de jouir d'une bonne santé, les services médicaux et

de santé doivent prendre en compte leurs besoins différents. Il reconnaît en outre que ces besoins ne proviennent pas seulement de différences biologiques mais également de différentes conditions de vie et de travail, ainsi que d'attitudes et de présupposés stéréotypés.

3. Le signataire s'engage à prendre, là où s'exercent ses responsabilités, toutes les actions appropriées pour promouvoir et assurer à ses administré(e)s le meilleur niveau de santé possible. A cette fin, le signataire s'engage à mener à bonne fin ou à promouvoir les mesures suivantes :

- L'incorporation d'une approche fondée sur le genre dans la planification, l'allocation de ressources et la fourniture de services médicaux et de santé
- La garantie que les activités destinées à promouvoir la santé, y compris celles qui visent à encourager une bonne alimentation et l'importance de l'exercice physique, comportent la reconnaissance des attitudes et des besoins différents des femmes et des hommes
- La garantie que les personnels spécialisés, y compris ceux qui travaillent pour la promotion d'une bonne santé, reconnaissent les modalités selon lesquelles le genre affecte les soins médicaux et de santé, et

prennent en compte l'expérience différente que les femmes et les hommes ont de ces soins

- La garantie que les femmes et les hommes ont accès à une information adéquate sur les questions de santé

Article 15 - Soins et Services sociaux

1. Le signataire reconnaît que chacun(e) a le droit de disposer des services sociaux nécessaires et à bénéficier de l'assistance d'un service social en cas de besoin

2. Le signataire reconnaît que les femmes et les hommes ont des besoins différents qui peuvent provenir de conditions économiques et sociales différentes ainsi que d'autres facteurs. En conséquence, afin d'assurer aux femmes et aux hommes un égal accès à l'aide sociale et aux services sociaux, l'organisation signataire prendra toutes les mesures raisonnables pour assurer :

- L'incorporation dans la planification, le financement et la fourniture de l'aide sociale et des services sociaux d'une approche fondée sur le genre
- La garantie que les personnels impliqués dans la fourniture de l'aide sociale et des services sociaux reconnaissent les modalités selon lesquelles le

genre affecte ces services, et prennent en compte l'expérience différente que les femmes et les hommes ont de ces services.

Article 16 - La garde des enfants

1. Le signataire reconnaît le rôle essentiel que jouent les systèmes de garde d'enfants de bonne qualité, financièrement abordables, accessibles à tous les parents et aux autres personnes s'occupant d'enfants quelle que soit leur situation financière, dans la promotion d'une égalité réelle des femmes et des hommes, et dans leur aptitude à concilier leur vie professionnelle, publique et privée. Le signataire reconnaît en outre la contribution qu'apporte la garde des enfants à la vie économique et sociale, ainsi qu'à la confection du lien social au sein de la communauté locale et dans la société tout entière.
2. Le signataire s'engage à faire de la fourniture et de la promotion de tels systèmes de garde, directement ou à travers d'autres fournisseurs, une de ses priorités. Il s'engage en outre à encourager la fourniture de ces systèmes par d'autres, y compris la fourniture ou l'aide apportée aux systèmes de garde par les employeurs locaux.
3. Le signataire reconnaît en outre que l'éducation des enfants requiert le partage des responsabilités entre les

femmes, les hommes, et la société dans son ensemble, et se charge de contrer les stéréotypes sexuels selon lesquels la garde des enfants est considérée comme relevant principalement de la responsabilité des femmes.

Article 17 - Soins aux autres personnes à charge

1. Le signataire reconnaît que les femmes et les hommes ont la responsabilité de s'occuper de personnes à charge autres que les enfants et que cette responsabilité peut affecter leur capacité à jouer pleinement leur rôle dans la société.
2. Le signataire reconnaît en outre que cette responsabilité repose de manière disproportionnée sur les femmes, et constitue de ce fait un obstacle à l'égalité des femmes et des hommes.
3. Le signataire se charge de contrer cette inégalité, comme il convient:
 - En mettant au nombre de ses priorités la fourniture et la promotion de ces systèmes de prise en charge, directement ou à travers d'autres fournisseurs, qui soient de grande qualité et financièrement abordables

- En fournissant du soutien et en promouvant les opportunités offertes à ceux et celles qui souffrent d'isolement social en raison de leurs responsabilités en la matière
- En faisant campagne contre les stéréotypes qui présument que les soins à apporter aux personnes à charge sont d'abord de la responsabilité des femmes.

Article 18 - L'inclusion sociale

1. Le signataire reconnaît que chacun(e) a le droit d'être protégé contre la pauvreté et l'exclusion sociale, et que, de plus, les femmes sont en général plus enclines à souffrir d'exclusion sociale parce qu'elles accèdent dans une moindre mesure aux ressources, aux biens, aux services et aux opportunités que les hommes.
2. Le signataire s'engage donc, dans toute la gamme de ses services et de ses responsabilités, et en travaillant avec les partenaires sociaux, à prendre des mesures dans le cadre d'une approche globalement coordonnée pour:
 - Promouvoir, pour ceux-celles qui connaissent ou risquent de connaître une situation d'exclusion sociale ou de pauvreté, l'accès effectif à l'emploi, au logement, à la formation, à l'éducation, à la culture, à

l'information et aux technologies de communication, à l'assistance sociale et médicale

- Reconnaître les besoins particuliers et la situation de femmes souffrant d'exclusion sociale
- Promouvoir l'intégration des femmes et des hommes immigrés en prenant en compte leurs besoins spécifiques

Article 19 - Le logement

1. Le signataire reconnaît le droit au logement, et affirme que l'accès à un logement de bonne qualité est un des besoins humains les plus fondamentaux, vital pour le bien-être de l'individu et de sa famille.
2. Le signataire reconnaît en outre que les femmes et les hommes ont souvent des besoins spécifiques et distincts en matière de logement, qui doivent être pleinement pris en compte, y compris parce que:
 - (a) En moyenne, les femmes disposent de moins de revenus et de ressources financières que les hommes et ont, de ce fait, besoin de logements correspondant à leurs moyens;

(b) Les femmes sont à la tête de la plupart des familles monoparentales avec, par conséquent, le besoin d'accéder aux logements sociaux;

(c) Les hommes en état de vulnérabilité sont souvent surreprésentés parmi les sans domicile fixe.

3. Le signataire s'engage donc, comme il convient :

(a) À fournir ou promouvoir pour tous l'accès à un logement de niveau et de dimension adéquats dans un environnement décent, là où les services indispensables sont accessibles.

(b) À prendre des mesures pour prévenir l'absence de domicile fixe, en particulier en fournissant assistance aux SDF en se fondant sur des critères de besoin, de vulnérabilité et de non discrimination;

(c) À intervenir, selon leurs pouvoirs, sur le prix des logements pour rendre celui-ci accessible à ceux et celles qui ne disposent pas de ressources suffisantes.

4. Le signataire se charge également d'assurer ou de promouvoir l'égalité du droit des femmes et des hommes à devenir locataire, propriétaire, ou détenteur d'un titre de propriété quelle qu'en soit la forme, de leur logement. À cette fin, il s'engage à utiliser son

pouvoir ou son influence pour assurer aux femmes le même accès à l'emprunt et autres formes d'assistance financière et de crédit dans le but d'acquérir un logement.

Article 20 - Culture, sport et loisirs

1. Le signataire reconnaît le droit pour chacun(e) de prendre part à la vie culturelle et de jouir de la vie artistique.

2. Le signataire reconnaît en outre le rôle joué par le sport dans l'enrichissement de la vie de la communauté et la garantie du droit à la santé tel qu'il a été défini dans l'article 14. Il reconnaît que les femmes et les hommes ont droit à un égal accès aux activités et installations culturelles, sportives et de loisir.

3. Il reconnaît que les femmes et les hommes ont une expérience et des centres d'intérêts différents en matière de culture, de sport et de loisirs, et que ceux-ci peuvent résulter de d'attitudes stéréotypées et d'actions sexuées. Il s'engage par conséquent à mettre en œuvre ou à promouvoir, comme il convient, des mesures permettant :

- D'assurer autant que de raison que les femmes et les hommes, les garçons et les filles bénéficient de

la fourniture et d'un accès égal aux installations et activités sportives, culturelles et de loisir

- D'encourager les femmes et les hommes, les garçons et les filles à participer à égalité aux sports et aux activités culturelles, y compris à celles qui sont traditionnellement considérées comme principalement « féminines » ou « masculines »
- D'encourager les associations artistiques, culturelles et sportives à promouvoir les activités culturelles et sportives qui mettent en cause une vision stéréotypée des femmes et des hommes.
- D'encourager les bibliothèques publiques à mettre en cause les stéréotypes de genre à travers le stock de leurs livres et autres documents, ainsi que dans leurs autres activités promotionnelles.

Article 21- Sécurité et sûreté

1. Le signataire reconnaît pour chaque femme et chaque homme le droit à la sécurité de sa personne et à la liberté de ses mouvements, et le fait que ces droits ne peuvent être pleinement ou également exercés, tant dans le domaine public que le domaine privé, si les femmes et les hommes sont victimes de l'insécurité, ou si ils s'estiment être menacés par elle.

2. Le signataire reconnaît en outre que les femmes et les hommes, en partie à cause d'obligations et de modes de vie différents, doivent souvent faire face à des problèmes différents concernant la sécurité et la sûreté, que ceux-ci doivent être traités en conséquence.

3. Le signataire s'engage donc :

- (a) à analyser, en tenant compte du genre, les statistiques se rapportant au volume et aux types d'incidents (y compris les crimes graves commis contre la personne) qui affectent la sécurité et la sûreté des femmes et des hommes et, chaque fois qu'il convient, à mesurer le niveau et la nature de la peur de la criminalité ou d'autres sources d'insécurité ;
- (b) à développer et à mettre en œuvre des stratégies, des politiques et des actions, y compris des améliorations spécifiques à l'état où à la configuration de l'environnement (par exemples les points de connexion des transports, les parkings, l'éclairage public), à assurer la surveillance policière et autres services associés, à accroître la sécurité et la sûreté des femmes et des hommes dans la pratique, et à chercher à réduire leur perception respective du manque de sécurité.

Article 22 - La violence sexuée

1. Le signataire reconnaît que la violence sexuée, qui affecte les femmes d'une manière disproportionnée, constitue une violation d'un droit humain fondamental, et est une offense à la dignité et à l'intégrité physique et morale des êtres humains.

2. Le signataire reconnaît que la violence sexuée naît de l'idée, chez l'agresseur, de la supériorité d'un sexe sur l'autre dans le contexte d'une relation de pouvoir inégalitaire.

3. Le signataire s'engage donc à instaurer et à renforcer des politiques et des actions contre la violence sexuée, y compris

- Fournir ou aider les structures d'assistance et de secours aux victimes
- Fournir une information publique, dans chacune des langues principalement utilisées localement, sur les secours disponibles dans la région
- S'assurer que les équipes professionnelles concernées ont été formés à identifier et à secourir les victimes

- Promouvoir des campagnes de sensibilisation et des programmes d'éducation destinés aux victimes présentes ou potentielles ainsi qu'aux agresseurs.

Article 23 - Le trafic des êtres humains

1. Le signataire reconnaît que le crime de trafic des êtres humains, qui affecte les femmes et les filles de manière disproportionnée, constitue une violation d'un droit humain fondamental et est une offense à la dignité et à l'intégrité physique et morale des êtres humains.

2. Le signataire se charge de mettre en place et de renforcer les politiques et les actions destinées à prévenir le trafic d'êtres humains, y compris, comme il convient:

- L'information et les campagnes de sensibilisation
- Des programmes de formation pour les équipes professionnelles chargées d'identifier et de secourir les victimes
- Des mesures pour décourager la demande
- Des mesures appropriées pour assister les victimes, y compris l'accès au traitement médical, à un logement adéquat et sûr, et à des interprètes

Planning et développement durable

Article 24 - Développement durable

1. Le signataire reconnaît qu'en ce qui concerne la planification et le développement de stratégies pour l'avenir de son territoire, les principes du développement durable doivent être pleinement respectés. Que ceux-ci doivent comprendre une intégration équilibrée de la dimension économique, sociale, environnementale et culturelle, et inclure également le besoin de promouvoir et de réaliser l'égalité des femmes et des hommes.
 2. Le signataire s'engage donc à prendre en compte le principe d'égalité des femmes et des hommes en tant que dimension fondamentale de l'ensemble de sa planification, ou du développement de ses stratégies, pour ce qui a trait au développement durable de son territoire.
- Le besoin de promouvoir l'égalité réelle dans tous les aspects de la vie locale est pleinement pris en considération, et que
 - Les besoins spécifiques des femmes et des hommes concernant, par exemple, l'emploi, l'accès aux services et la vie culturelle, l'éducation et l'exercice des responsabilités familiales, fondés sur des données pertinentes locales ou autres y compris les analyses sexuées réalisées par l'organisation signataire, sont correctement pris en compte
 - Des aménagements de grande qualité sont adoptés qui prennent en compte les besoins des femmes et des hommes.

Article 25 - Planification urbaine et locale

1. Le signataire reconnaît l'importance du développement de son espace, de ses transports, de son économie, et celle de ses politiques et plans d'utilisation des sols afin de créer les conditions dans lesquelles le droit à l'égalité des femmes et des hommes peut plus facilement devenir une réalité.

Article 26 - Mobilité et Transport

1. Le signataire reconnaît que la mobilité et l'accès aux moyens de transport sont des conditions capitales pour que les femmes et les hommes puissent exercer un grand nombre de leurs droits, travaux, activités, y compris l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la culture et aux services essentiels. Il reconnaît également que le développement durable et le succès d'une municipalité ou d'une région dépend dans une large mesure du

développement d'une infrastructure et d'un service public de transport efficaces et de grande qualité.

2. Le signataire reconnaît en outre que les femmes et les hommes ont souvent, dans la pratique, des besoins et des habitudes différents pour ce qui est des déplacements et des transports, fondés sur des facteurs tels que le revenu, les responsabilités concernant les enfants et autres personnes à charge, ou les horaires de travail, et que par conséquent, les femmes sont, en nombre, davantage utilisatrices des transports en commun que les hommes.

3. Le signataire s'engage donc :

(a) À prendre en compte les besoins de déplacement et les modalités d'utilisation des transports respectifs des femmes et des hommes, y compris ceux des communes urbaines et rurales;

(b) À faire en sorte que les services de transport offerts aux citoyens sur son territoire aident à répondre aux besoins spécifiques ainsi qu'aux besoins communs des femmes et des hommes, et à la réalisation d'une véritable égalité des femmes et des hommes dans la vie locale.

4. Le signataire s'engage en outre à promouvoir l'amélioration progressive des transports publics sur son territoire, y compris les connexions intermodales, afin de traiter les besoins spécifiques et communs des femmes et des hommes en matière de transports qui doivent être réguliers, financièrement abordables, sûrs et accessibles, et de contribuer ainsi à son développement durable.

Article 27 - Développement économique

1. Le signataire reconnaît que la réalisation d'un développement économique équilibré et durable est une composante vitale du succès d'une municipalité ou d'une région, et que ses activités et services dans ce domaine peuvent encourager de manière significative l'avancement de l'égalité des femmes et des hommes.

2. Le signataire reconnaît le besoin d'accroître le niveau et la qualité de l'emploi des femmes, et reconnaît en outre que le risque de pauvreté lié au chômage de longue durée et au travail non rémunéré est particulièrement élevé pour les femmes.

3. Le signataire s'engage, relativement à ses activités et services dans le domaine du développement économique, à tenir pleinement compte des besoins et des intérêts des femmes et des hommes ainsi que

des opportunités permettant de faire avancer l'égalité, et de prendre à cette fin, les mesures appropriées. Ces actions peuvent inclure :

- D'aider et d'encourager les femmes entrepreneures
- De s'assurer que le soutien aux entreprises, financier et autre, promeut l'égalité des sexes
- D'encourager les femmes en formation à acquérir les compétences et à obtenir les qualifications conduisant aux emplois généralement considérés comme « masculins », et vice versa
- D'encourager les employeurs à recruter des femmes apprenties ou stagiaires ayant des compétences et des qualifications généralement considérés comme « masculines », en leur offrant des postes correspondants, et vice versa.

femmes et des hommes à bénéficier de ses services et de ses politiques en matière d'environnement .

2. Le signataire reconnaît qu'en de nombreux endroits les modes de vie des femmes et des hommes diffèrent, que les femmes et les hommes tendent à se distinguer dans l'usage qu'ils-elles font des services locaux ou des espaces de plein air, ou encore qu'ils-elles sont confronté(e)s à des problèmes d'environnement différents.
3. En conséquence, le signataire s'engage, pour ce qui concerne le développement de ses politiques et services environnementaux, à accorder une considération entière et égale aux besoins spécifiques liés aux modes de vie respectifs des femmes et des hommes, et au principe de solidarité entre les générations.

Article 28 - L'environnement

1. Le signataire reconnaît sa responsabilité dans réalisation d'un haut niveau de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement sur son territoire, y compris par ses politiques locales concernant les déchets, le bruit, la qualité de l'air, la biodiversité et l'impact du changement de climat. Il reconnaît le droit égal des

Le rôle de régulation

Article 29 – Les collectivités locales en tant que régulatrices

1. Dans l'exécution de ses tâches et de ses compétences, en tant que régulateur des activités pertinentes sur son territoire, le signataire reconnaît l'importance que le rôle d'une régulation effective et de la protection des consommateurs joue dans le maintien de la sécurité et du bien être de la population locale, et que les femmes et les hommes peuvent être affectés différemment par les activités pertinentes de régulation.
2. Dans l'exécution de ses tâches de régulation, le signataire s'engage à prendre en compte les besoins, intérêts et conditions d'existence spécifiques des femmes et des hommes.

Jumelage et coopération internationale

Article 30

1. Le signataire reconnaît la valeur du jumelage et de la coopération européenne et internationale des collectivités locales et régionales pour le rapprochement des citoyens et pour la promotion de l'échange des savoirs et de la compréhension mutuelle au-delà des frontières nationales.
2. Le signataire s'engage, dans ses activités en matière de jumelage et de coopération européenne et internationale :
 - À impliquer dans ces activités, de façon égalitaire, les femmes et les hommes venant d'horizons différents
 - À utiliser ses relations de jumelage et ses partenariats européens et internationaux comme une plateforme d'échange d'expérience et de savoirs sur les questions d'égalité des femmes et des hommes
 - À intégrer la dimension de l'égalité des sexes dans ses actions de coopération décentralisées.

Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) est la plus grande association de collectivités locales et régionales en Europe.

Ses membres sont les associations nationales de villes et régions de plus de trente pays européens.

L'idée fondamentale du CCRE est de promouvoir une Europe forte et unie, fondée sur l'autonomie locale et régionale, et sur la démocratie ; une Europe dans laquelle les décisions sont prises au niveau le plus proche du citoyen, dans le respect du principe de subsidiarité.

Le CCRE couvre un large champ d'activités telles les services publics, les transports, la politique régionale, l'environnement, l'égalité des chances...

Le CCRE est également présent sur la scène internationale. Il constitue la section européenne de l'organisation mondiale des villes et municipalités, Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU).



LA CHARTE EUROPÉENNE POUR L'ÉGALITÉ DES FEMMES ET DES HOMMES DANS LA VIE LOCALE

Une Charte invitant les collectivités territoriales à utiliser leurs pouvoirs et leurs partenariats
en faveur d'une meilleure égalité pour toutes et tous

Je soussigné(e) (nom)
en ma qualité de
à (nom du gouvernement local / régional)

confirme que la collectivité susmentionnée s'engage formellement à adhérer à la Charte européenne pour l'Égalité des Femmes
et des Hommes dans la Vie Locale, et à se conformer à ses dispositions, et que je suis dûment mandaté(e) pour agir ici en son nom.

Signature

Date.....

Je ferai parvenir une copie dûment complétée et signée de ce formulaire au Conseil des Communes et Régions d'Europe,
initiateur de la Charte, à l'adresse suivante :



Le Secrétaire Général
Conseil des Communes et Régions d'Europe
15 rue de Richelieu
F-75001 Paris - France



Bruxelles	Paris
22, rue d'Arlon	15, rue de Richelieu
1050 Bruxelles	75001 Paris
tél. : + 32 2 511 74 77	tél. : + 33 1 44 50 59 59
fax : + 32 2 511 09 49	fax : + 33 1 44 50 59 60

e-mail : cemr@ccre.org
www.ccre.org



Le CCRE remercie la Commission Européenne pour son soutien financier.
Cette publication n'engage que son auteur. La Commission n'est pas responsable
de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues.



Imprimé en Mars 2021

Certifié conforme :

La Présidente du Conseil départemental

Sophie BORDERIE