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

Novembre 2026

DOSSIER DE CONCERTATION

PROJET DE DÉVIATION DE CASTELJALOUX

Conseil départemental de Lot-et-Garonne





SOMMAIRE

1. UN PROJET CONCERTÉ AVEC LE TERRITOIRE ET SES HABITANTS 7

1.1 Une démarche collaborative associant les acteurs locaux depuis 2025 7
1.2 Aujourd'hui : la concertation volontaire du public 8

2. LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DU PROJET 11

2.1 Le territoire du projet et ses origines 11
2.2 Le constat des nuisances liées au trafic poids lourds dans le cœur de ville 14
2.3 Les fortes attentes du territoire : cadre de vie, sécurité, attractivité et environnement 15
2.4 Un projet ambitieux, en lien avec les attentes exprimées 15

3. LE SCÉNARIO DE DÉVIATION SUD PAR CRÉATION D'UN TRACÉ NEUF 17

3.1 Un périmètre d'étude à forts enjeux environnementaux et paysagers 17
3.2 Les différentes variantes étudiées pour le scénario en tracé neuf 25
3.3 La variante préférentielle pour le scénario en tracé neuf 30
3.4 Les avantages et inconvénients du scénario de déviation en tracé neuf 32

4. LE SCÉNARIO DE DÉVIATION DES POIDS LOURDS SUR LE RÉSEAU EXISTANT 35

4.1 Les principes du scénario : cibler le trafic poids lourds et l'orienter vers les routes départementales à l'est 35
4.2 Des études à approfondir pour consolider la mise en œuvre de ce scénario 37
4.3 L'intérêt d'une mise en œuvre progressive et d'une phase d'expérimentation 38

5. LA COMPARAISON ENTRE LES DEUX SCÉNARIOS : DÉVIATION SUR TRACÉ NEUF OU UTILISATION DES VOIRIES EXISTANTES 41

6. LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET 43



Pourquoi cette consultation ?

Cette consultation volontaire, organisée par le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne, vise à donner à tous les citoyens et acteurs concernés une vision globale et compréhensible du projet de déviation du centre-ville de Casteljaloux et à recueillir un maximum d'avis du public permettant de nourrir et d'éclairer les décisions futures.

Le projet de déviation de Casteljaloux vise à répondre aux nuisances induites par le trafic des poids lourds en transit, important dans le centre-ville et dont les voiries sont inadaptées à ce type de circulation.

Ce dossier se veut un document synthétisant de manière objective et transparente les différentes analyses et études menées à ce jour sur le sujet. Il ne présente pas un projet finalisé mais deux grands scénarios :

- Le premier scénario prévoit la création d'un tracé neuf de déviation par le sud-est. Il est décliné en plusieurs variantes et a déjà fait l'objet d'une analyse approfondie, dont les éléments sont exposés au public à l'occasion de cette concertation.

- Le second scénario repose sur les infrastructures routières existantes et cible exclusivement les poids lourds en transit. Il a émergé à l'issue de l'étude du premier scénario et pourra faire l'objet d'études complémentaires visant à en préciser la faisabilité technique et les conditions de mise en œuvre.

Les attentes, avis et propositions du public permettront au Conseil Départemental d'enrichir la comparaison entre les deux scénarios et d'alimenter les réflexions concernant les prochaines étapes de mise en œuvre.

Pour un projet utile, réaliste et adapté aux besoins du territoire, ce dossier constitue un socle de référence commun, base indispensable d'un dialogue constructif, donnant une vraie place à l'expression des habitants.



1. Un projet concerté avec le territoire et ses habitants

1.1 Une démarche collaborative associant les acteurs locaux depuis 2025

Dans l'objectif de construire un projet partagé et adapté aux enjeux du territoire, le Conseil Départemental du Lot-et-Garonne souhaite s'appuyer sur les avis et propositions des usagers des infrastructures de mobilité. Pour cela, deux grandes étapes de dialogue et d'échanges ont été organisées :

- Douze entretiens individuels menés entre avril et mai 2025 auprès des acteurs suivants :

Institutions et collectivités territoriales

- Ville de Casteljaloux
- Communauté de communes Coteaux et Landes de Gascogne
- Communes voisines de Pindères, La Réunion et Pomponne

Acteurs économiques

- Chambre de commerce et d'industrie du Lot-et-Garonne
- Syndicat des transporteurs routiers du Lot-et-Garonne
- Commerçants et grande distribution (association des commerçants, Leclerc, Intermarché, Center Parcs)
- Thermes de Casteljaloux
- KNAUF INDUSTRIES (usine de Casteljaloux)



Associations et acteurs de la société civile

- Fédération départementale des chasseurs du Lot-et-Garonne
- Association pour un vrai contournement de Casteljaloux
- Association de protection de l'environnement – SEPANLOG

- Un atelier multi-acteurs a réuni le 22 septembre 2025 à Casteljaloux dix-neuf représentants des acteurs, répartis en trois sous-groupes de travail. Cet atelier a permis de transformer les positions individuelles en une vision collective des enjeux du territoire.

1.2 Aujourd'hui : la concertation volontaire du public

Pour approfondir cette démarche d'association du public, le Département a fait le choix d'organiser une concertation volontaire du public. Elle vise à associer les habitants et usagers aux réflexions afin de nourrir le choix sur le scénario à privilégier concernant le projet de déviation de Casteljaloux.

Quand ?

La durée de la concertation s'étend du 23 novembre au 18 décembre 2026.

Pourquoi ?

La concertation autour du projet de déviation de Casteljaloux s'articule autour de quatre objectifs complémentaires :

Informer : présenter le projet, sa génère et ses objectifs, les scénarios étudiés (déviation sur tracé neuf et déviation sur routes existantes) ainsi que les éléments clés des études réalisées (déplacements, environnement, coûts...).

Expliquer : détailler les scénarios possibles, leurs avantages, leurs limites et leurs conditions de mise en œuvre, présenter les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux, et répondre aux questions des participants.



Écouter : recueillir les avis, attentes, idées et préoccupations, identifier les points de vigilance et les enjeux spécifiques au territoire, favoriser un dialogue constructif et respectueux avec les habitants, les associations et les acteurs économiques.

Enrichir : prendre en compte les contributions pour alimenter la réflexion en vue de la décision finale du Conseil Départemental sur la solution à privilégier : déviation en tracé neuf ou réutilisation des voiries existantes.

Grâce à une concertation transparente et constructive, l'objectif final est de récolter tous les éléments pouvant éclairer les choix futurs du Département, afin de construire un projet partagé et réellement adapté au territoire.

Comment ?

Le dispositif de concertation comprend plusieurs modalités d'information et de recueil des avis :

Un atelier auprès des acteurs locaux déjà associés en 2025 pour leur restituer les conclusions des études réalisées.

Une réunion publique organisée le jeudi 3 décembre à Casteljaloux, afin de présenter les différents scénarios étudiés et d'échanger avec les habitants, usagers et acteurs économiques du territoire.

Des permanences pour permettre un dialogue plus individualisé avec les personnes souhaitant approfondir certains sujets ou exposer des situations particulières : le mardi 8 décembre en mairie et sur le marché de Casteljaloux.

Une page dédiée au projet sur le site internet du Conseil départemental avec les outils d'information sur le projet et un formulaire de dépôt de contribution :

Et après ?

À l'issue de la concertation, un bilan sera rédigé début 2027 pour rendre compte des avis et propositions du public. Les enseignements de ce bilan guideront le Conseil Départemental dans la prise de décision à venir.





2. Le contexte et les objectifs du projet

2.1 Le territoire du projet et ses origines

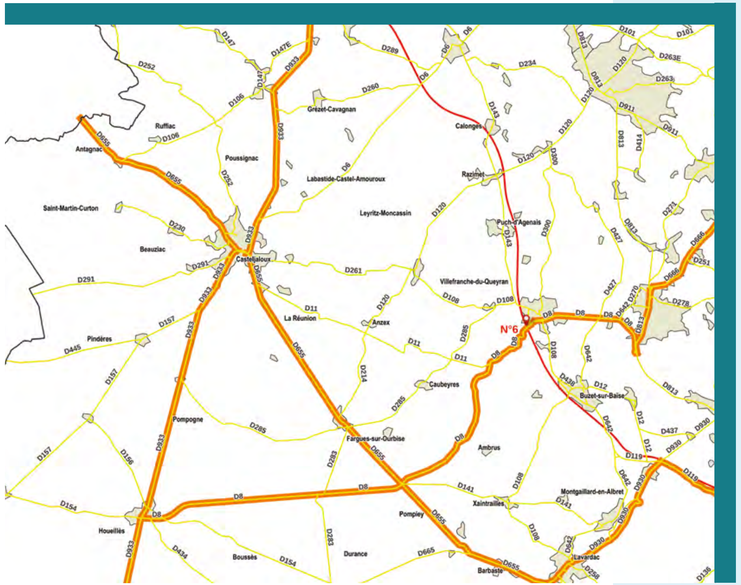
Localisée à 23 km au sud de Marmande, à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest d'Agen et à environ 80 km au sud-est de Bordeaux, la ville de Casteljaloux se situe à une position stratégique, au carrefour de deux axes routiers structurants :

- La RD 933, reliant le Nord (Marmande, Bergerac) au Sud (Mont-de-Marsan, Orthez),
- La RD 655, reliant l'Est (Bazas, Bordeaux) à l'Ouest (Lavardac, Nérac).

Ces deux routes départementales traversent le centre-ville.

Initié dès les années 70, le projet de déviation de Casteljaloux vise à améliorer la circulation et la sécurité durant la traversée de la commune, tout en réduisant les nuisances pour les habitants et en favorisant le développement économique local.

Depuis plusieurs décennies, de nombreuses études et concertations ont été engagées par le Département et les collectivités concernées afin de définir le tracé le plus adapté, conciliant enjeux techniques, environnementaux et territoriaux.



Axes des principaux flux à Casteljaloux

Jalons historiques de la genèse du projet :



1976 — **Réalisation du premier tronçon de la D655 dans le secteur de l'usine STEICO** (anciennement ISOREL) avec construction d'un ouvrage d'art franchissant la voie ferrée Marmande – Casteljaloux.

1985 — **Etude comparative de dix variantes de déviations** menée par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Bordeaux (CETE).

1987 — **Définition d'un premier périmètre d'étude :** lancement officiel des réflexions sur le projet de déviation.

12 avril 1990 — **Définition d'un deuxième périmètre d'étude.**

8 sept. 1994 — **Adoption d'un troisième périmètre d'étude,** dit de la « Place de la Cardine ».

1995 — **Inscription officielle des déviations Nord et Sud** de Casteljaloux au Plan routier départemental 1995-2010, marquant une étape importante dans la reconnaissance institutionnelle du projet.

2002 — *Réalisation d'une étude de faisabilité par le bureau d'études SMA, portant sur les tracés Nord et Sud.*

2003 — **Concertation locale** afin de recueillir les avis des habitants et des élus suite à une étude de faisabilité portant sur les tracés Nord et Sud.

21 avril 2005 — **Le Conseil municipal a délibéré** en faveur du tracé Est court et du barreau Nord.

23 nov. 2006 — **Inscription du tracé Est court** au PLU de la commune.

2007 — **Le tracé Est court est inscrit au PLU** de la commune le 23 novembre.

2012 — **Relance du projet** avec désignation d'un maître d'œuvre (Arcadis) pour le contournement nord de la D655.

Relance du projet et aménagements préparatoires

2019 — **Lancement par le Département des études préliminaires** de la déviation Sud.

2024 — **Désignation du groupement SCE Aménagement & Environnement / CAMPARDOU / EL PAYSAGES** pour mener à bien les études de maîtrise d'œuvre de conception ainsi que l'ensemble des dossiers réglementaires, jusqu'à l'obtention des autorisations.

2.2 Le constat des nuisances liées au trafic poids lourds dans le cœur de ville

Les deux routes départementales 933 et 655 sont quotidiennement empruntées par un trafic de transit, notamment de poids lourds, cherchant à éviter les sections autoroutières (A65 notamment). Or, le centre-ville historique de Casteljaloux, avec sa configuration urbaine et ses axes routiers étroits, n'est pas adapté à ce type de circulation.

Les enseignements des études de trafic récentes
Dans le cadre des études préalables, de nouveaux comptages routiers ont été réalisés sur les deux axes principaux : RD933 et RD655. Ils mettent en évidence une baisse significative des volumes de trafic sur les principaux axes autour de Casteljaloux depuis 2022, par rapport aux études précédemment réalisées.

Des trafics aujourd'hui sensiblement inférieurs aux estimations antérieures :

Axe	Études 2019 - 2020 véh./jour (% PL)	Comptages récents 2022 - 2025 véh./jour (% PL)	Évolution (véh./jour)
↑ RD933 Nord vers Marmande	8 200 (8,9 % PL)	4 060 (4,3 % PL)	↓ - 50 %
↓ RD933 Sud vers Mont-de-Marsan	6 850 (7,4 % PL)	3 310 (5,1 % PL)	↓ - 52 %
→ RD655 Est vers Agen	4 000 (6,9 % PL)	3 210 (4,3 % PL)	↓ - 20 %
← RD655 Ouest vers Bordeaux (zone de Belloc)	5 226 (9,4 % PL)	2 200 (4,7 % PL)	↓ - 58 %



De plus, ces études démontrent l'existence de deux trajectoires (ou corridors) concentrant l'essentiel des déplacements :

→ Un corridor principal : la RD933 pour les flux nord sud.
→ Un corridor secondaire : les déplacements entre la RD933 nord et la RD655 sud.
Peu d'itinéraires alternatifs sont accessibles, le maillage du réseau n'offrant guère de possibilités de délestage du trafic traversant le centre-ville.

Actuellement, le trafic de transit emprunte les mêmes axes que le trafic local. Le projet de déviation vise à séparer les fonctions de circulation et à redonner au centre-ville sa destination première : accueillir le trafic local et touristique.

2.3 Les fortes attentes du territoire : cadre de vie, sécurité, attractivité et environnement

La synthèse des différents entretiens et de l'atelier de concertation avec les acteurs du territoire a fait émerger une vision commune des enjeux du projet :

La qualité de vie et la sécurité arrivent en première priorité exprimée par les participants. Riverains et usagers doivent bénéficier d'un cadre de vie apaisé, réduisant les nuisances (bruit et pollution) et permettant des mobilités en toute sécurité en centre-ville.

L'économie et l'attractivité constituent le deuxième niveau de priorité. Il s'agit de préserver le développement des commerces, des services et des emplois et une bonne accessibilité du territoire aux pôles voisins pour favoriser le dynamisme de Casteljaloux.

L'environnement arrive en troisième niveau. Les acteurs souhaitent protéger la ressource en eau, les milieux naturels, la biodiversité et les paysages. Les milieux aquatiques et humides sont jugés particulièrement utiles au territoire, à l'instar du lac de Clarens.



2.4 Un projet ambitieux, en lien avec les attentes exprimées

Lors des premières concertations avec les acteurs locaux et au plus près de leurs attentes, quatre objectifs ont été fixés pour le projet de déviation :

Faciliter les déplacements : fluidifier la circulation, réduire les nuisances liées au passage des poids lourds et améliorer les temps de trajet.

Améliorer la qualité de vie : c'est-à-dire le cadre de vie, la tranquillité, la sécurité, l'agrément des quartiers et des paysages.

Soutenir l'économie locale et l'attractivité : faciliter l'accès aux commerces et aux services, renforcer l'attractivité du territoire, le tourisme et les emplois.

Préserver les milieux naturels et agricoles : préserver la biodiversité, les espaces agricoles et les ressources naturelles en biomasse et en eau.





3. Le scénario de déviation par création d'un tracé neuf

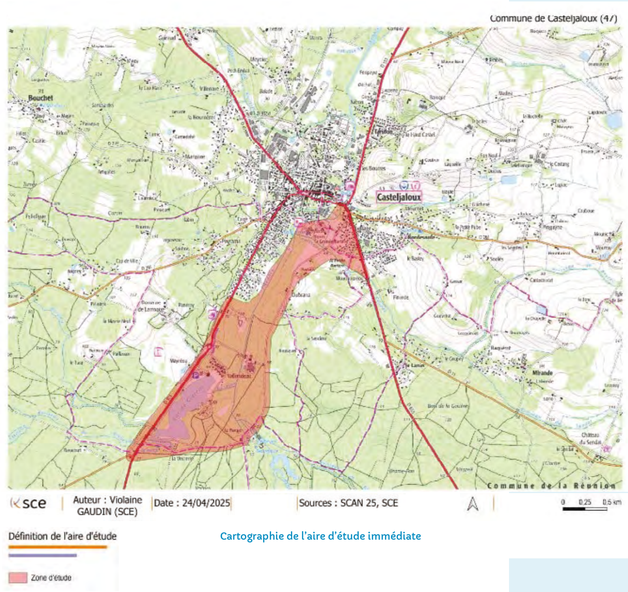
3.1 Un périmètre d'étude présentant de forts enjeux environnementaux et paysagers

3.1.1 Un périmètre d'étude recentré au sud-est de Casteljaloux

Au cours des dernières décennies, plusieurs hypothèses de déviation de Casteljaloux ont été étudiées, notamment des tracés contournant l'agglomération par le nord.
Toutefois, les études de trafic récentes, dont les principaux enseignements ont été présentés précédemment, ont conduit à réinterroger la pertinence de ces tracés historiques. En effet, les flux susceptibles d'être captés par une déviation nord apparaissent limités au regard des principaux déplacements de transit traversant actuellement le centre-ville.
Ces constats ont conduit à privilégier l'étude d'une déviation par le sud-est de Casteljaloux, davantage en adéquation avec les besoins de déplacements identifiés et l'objectif de réduction du trafic de transit, notamment des poids lourds, dans le centre-ville.
Le périmètre d'étude retenu se concentre ainsi au sud-est de Casteljaloux, sur le seul territoire communal, tout en tenant compte des enjeux et des interactions avec les communes voisines.

3.1.2 Un périmètre d'étude à forts enjeux environnementaux et paysagers

Le périmètre d'étude retenu au sud-est de Casteljaloux présente une importante richesse écologique et paysagère, liée notamment à la présence de massifs forestiers, de milieux aquatiques, de zones humides et de continuités écologiques.
Afin de caractériser ces sensibilités et d'orienter la recherche des variantes de tracé, des investigations environnementales ont été menées, comprenant notamment des inventaires écologiques réalisés sur les quatre saisons en 2025.
Les principaux enjeux identifiés sont présentés ci-après.



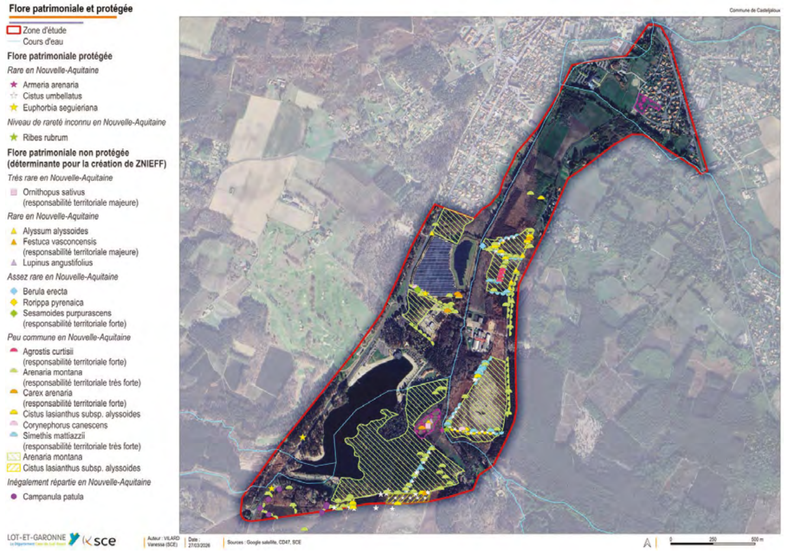
Cartographie de l'aire d'étude immédiate

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

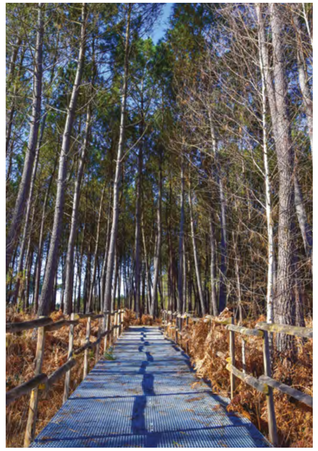
Afin de caractériser précisément l'état initial de l'environnement sur la zone, des études approfondies de terrain ont été mené durant quatre saisons en 2025. Ces inventaires portent sur la flore, la faune, les zones humides, mais également sur les fonctionnalités écologiques.

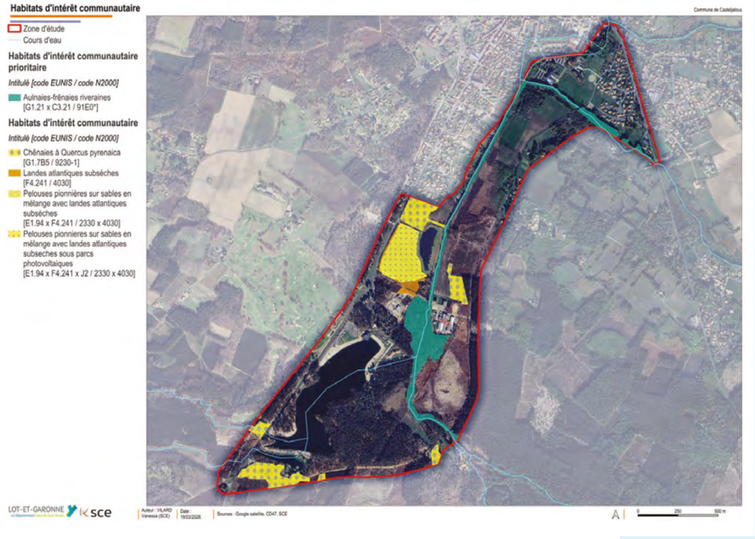
Une biodiversité abondante et variée

Concernant la flore, quatre espèces patrimoniales protégées ont été identifiées, dont trois sont rares en Nouvelle Aquitaine. De plus, dix-sept espèces non protégées mais déterminantes ont été inventoriées, dont quatre sont très rares ou rares dans la région.

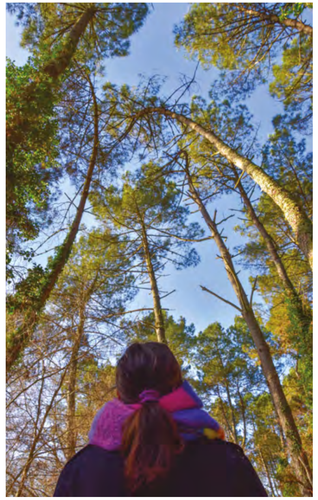


Les habitats naturels d'intérêt communautaires se définissent comme des zones terrestres ou aquatiques, naturelles ou semi-naturelles, identifiés à l'échelle européenne comme particulièrement rares, fragiles ou remarquables pour ce qu'ils sont ou pour la biodiversité qu'ils abritent. Dans le périmètre d'étude, sont ainsi présents des habitats tels que les aulnaies-hêtraies riveraines de l'Avance et plusieurs zones de chênaies.





La faune observée sur le secteur se révèle très variée : on recense plus de 60 espèces d'oiseaux, dont certaines en halte migratoire. Plusieurs espèces protégées ou à enjeu d'amphibiens et de reptiles sont présentes.



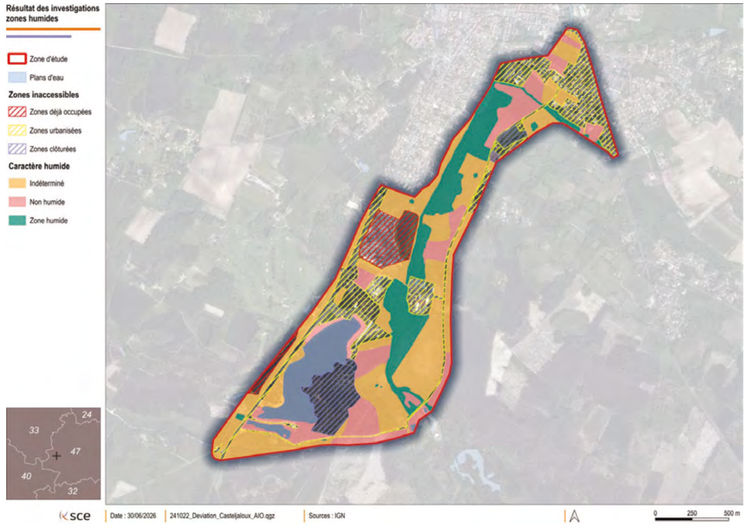


Ces inventaires révèlent une biodiversité variée et fonctionnelle sur l'ensemble de la zone d'étude.



Des zones humides à préserver

Au sein de la zone d'étude, se trouvent le lac de Clarens et une portion de la vallée de l'Avance. Au-delà de leur fonction primordiale en termes de réserve de biodiversité, les milieux humides jouent un rôle essentiel dans la régulation de la ressource en eau, l'épuration et la prévention des crues. Ils sont également utiles en matière d'atténuation des effets du changement climatique en captant de grandes quantités de carbone.
Conformément à la réglementation en vigueur, les zones humides situées dans la zone d'étude ont été identifiées et précisément délimitées grâce à une approche croisée entre analyse floristique et analyse des sols.
Le périmètre d'étude présente un caractère particulièrement sensible avec la présence d'un plan d'eau étendu, de milieux aquatiques et de zones humides à forts enjeux environnementaux.



LES ENJEUX PAYSAGERS

Un paysage diversifié, entre ville, plaine agricole et forêt landaise

Le périmètre d'étude s'inscrit dans un territoire de transition entre la vallée de l'Avance et le plateau forestier landais. Il présente trois grandes séquences paysagères aux caractéristiques et sensibilités distinctes :

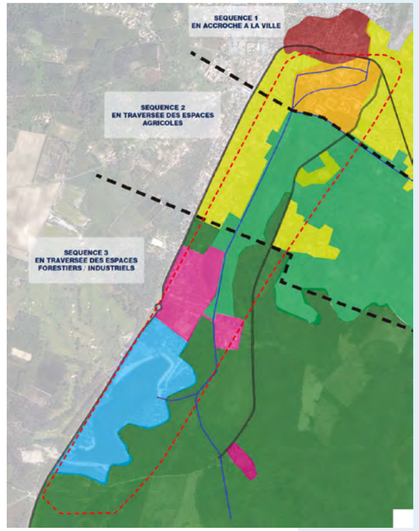
- Au nord, les espaces en périphérie du centre-ville, marqués par la présence des thermes, de quartiers résidentiels et d'une plaine agricole ouverte. Ce secteur présente également des enjeux patrimoniaux importants, liés à la proximité du centre historique de Casteljaloux et aux périmètres de protection de plusieurs monuments historiques, notamment l'église Notre-Dame-de-l'Assomption, dont le clocher constitue un repère visuel dans le paysage.

- Dans la partie centrale, la plaine agricole de l'Avance, caractérisée par une alternance de prairies, de cultures et de plantations de peupliers et de robiniers. Les espaces ouverts offrent des perspectives sur la vallée, notamment depuis les habitations situées sur les hauteurs de la route de la Forge. Les boisements et la végétation accompagnant les cours d'eau contribuent à structurer ce paysage.

- Au sud, les espaces forestiers, dominés par les pins maritimes caractéristiques du paysage landais. Les vues y sont davantage fermées par les boisements. Ce secteur accueille également plusieurs activités économiques et le lac de Clarens, dont l'environnement forestier participe à l'identité paysagère et touristique du territoire.

Le diagnostic met ainsi en évidence plusieurs enjeux d'insertion paysagère pour une éventuelle déviation : préserver les vues et le caractère ouvert de la plaine agricole, limiter les perceptions de la future infrastructure depuis les habitations riveraines, maintenir les continuités paysagères et prendre en compte les éléments patrimoniaux.

Une attention particulière devra être portée au raccordement avec le centre-ville au niveau de la place de la Cardine, afin de préserver la qualité de cet espace public, les perspectives sur le patrimoine historique et la cohérence paysagère de cette entrée de ville. L'insertion de la déviation devra également tenir compte du cadre paysager du lac de Clarens et de l'entrée sud de Casteljaloux.



Séquence 1 = En accroche à la ville
- Bourg médiéval
- Espaces liés à l'activité des Thermes
- Espaces urbains pavillonnaires

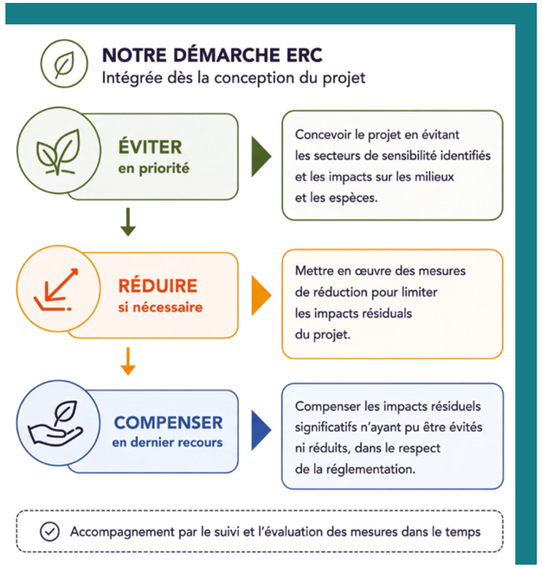
Séquence 2 = En traversée des espaces agricoles
- Prairies et plantations de peupliers
- Quartiers pavillonnaires

Séquence 3 = En traversée des espaces forestiers et industriels
- Espaces boisés de pins maritimes
- Activités industrielles et économiques
- Base de loisirs du lac de Clarens

Limites et cours d'eau
- Limite de la séquence
- Tracé des cours d'eau

SECTEUR	PRINCIPAL ENJEU
1 Vallée de l'Avance	Milieux aquatiques et zones humides associées (ripisylves, prairies humides)
2 Lac de Clarens	Grand plan d'eau et milieux humides à forts enjeux de biodiversité
3 Zones humides	Fonctionnalités hydrauliques et écologiques majeures (regulation, habitat, épuration)
4 Corridors boisés	Continuités écologiques (boisements, haies) pour la faune et la flore
5 Secteurs sylvicoles et agricoles	Espaces ouverts dominants : enjeu d'insertion paysagère et d'usage

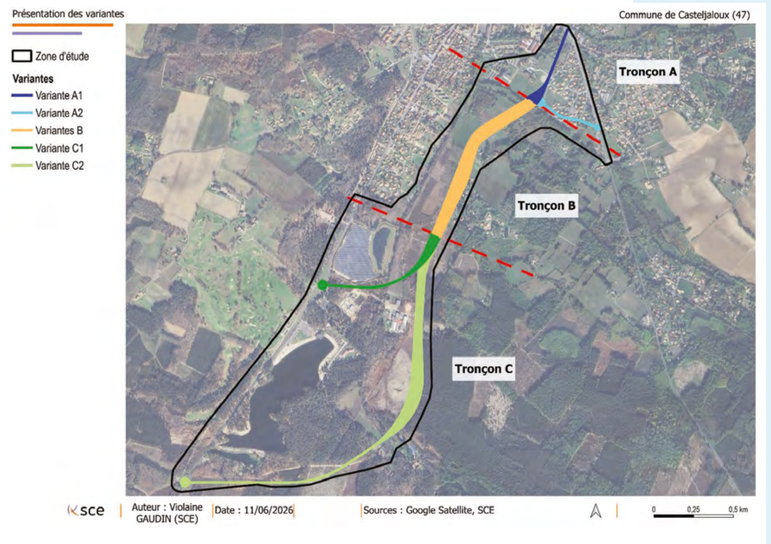
Les inventaires ont permis de dégager l'ensemble des points de sensibilité environnementale et paysagère au sein du périmètre d'étude. Conformément à la législation en vigueur, le projet intègre le principe de d'action préventive et de correction des atteintes à l'environnement : dès la conception, la démarche ERC Éviter / Réduire / Compenser guide la méthodologie et les prises de décision, notamment concernant le choix du tracé.



3.2 Les différentes variantes étudiées pour le scénario en tracé neuf

Le tracé préférentiel pour ce scénario a été défini en comparant plusieurs tracés possibles au sein de l'aire d'étude. Ces variantes de tracé sont envisagées au regard de la démarche Éviter / Réduire / Compenser (ERC), avec un fort accent sur la phase d'évitement.

Le périmètre d'étude a été découpé en 3 tronçons, sur lesquels plusieurs variantes ont été analysées :



Ensuite, les différentes variantes ont été inter-comparées selon une démarche d'analyse multi-critères intégrant une pluralité d'indicateurs. La hiérarchisation de ces indicateurs a été précisées au regard des enseignements de la concertation avec les acteurs locaux.

LA MÉTHODE HQE INFRASTRUCTURE DURABLE, UNE MÉTHODE TIERS ET INDÉPENDANTE

Pour cette évaluation, la méthodologie utilisée est basée sur le référentiel HQE infrastructure durable, adapté au projet.
En fonction de chacune des trois grandes thématiques, les différents objectifs à atteindre ont été déclinés en critères précisément adaptés aux caractéristiques locales du projet. Les critères ont ensuite été pondérés à la lumière de la priorisation des attentes du territoire dégagées lors de la consultation des acteurs locaux.

Grille retenue pour l'analyse multicritères HQE infrastructure durable :



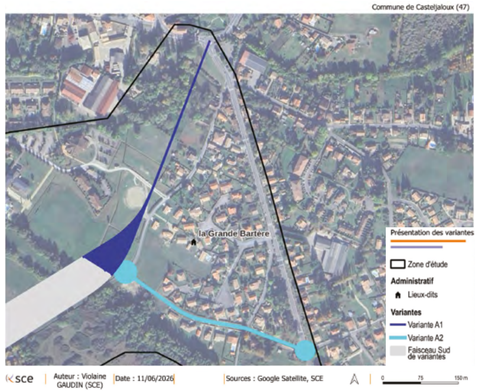
Chacun des 20 critères fait l'objet d'une évaluation sur une échelle allant de 1 à 4, 4 étant la note la plus favorable.

Après pondération de chaque critère et addition, on obtient un nombre total de points reflétant quantitativement le degré de correspondance de la variante étudiée aux attentes exprimées quant au projet.

Cette méthode permet d'objectiver la comparaison et d'éclairer le choix entre les variantes.

TRONÇON A

De la place de Cardine au carrefour en T avec la rue de la Bartère





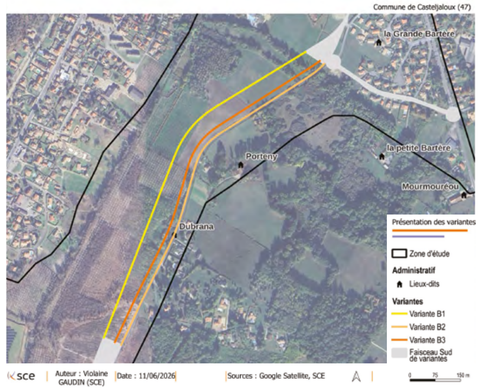
* Nombre de points obtenus par l'analyse multicritère.

Malgré des impacts légèrement plus importants sur certaines thématiques agricoles et hydrauliques, la variante A1 apparaît comme la solution la plus équilibrée. Ses meilleures performances en matière de sécurité des riverains, de qualité de l'air, de confort acoustique et d'accessibilité au centre-bourg compensent ses contraintes environnementales et économiques. La variante A1 est donc privilégiée à ce stade pour le tronçon A.

TRONÇON B

Du carrefour avec la rue de la Bartère jusqu'à la société KNAUF

Ce tronçon présente une longueur d'environ 1,1 km pour l'ensemble des variantes étudiées. Quelle que soit la variante, le franchissement du ruisseau de Coupey constitue un élément incontournable du tracé.



VARIANTE B1

Tracé neuf correspondant à l'emplacement réservé au PLU, le plus éloigné de la rue de la Forge.

POINTS CLÉS

- Aucune habitation concernée par les seuils acoustiques retenus
- Très bonne sécurité des riverains et absence d'accès directs
- Exposition sonore très limitée
- Impact plus marqué sur les milieux naturels et les emprises

ATOUTS

- Respect des règles de l'art
- Très bonnes conditions de visibilité
- Aucune habitation concernée par les seuils acoustiques retenus
- Secteurs habités globalement éloignés du tracé
- Amélioration des conditions de circulation en centre-bourg
- Faible covisibilité avec les riverains

LIMITES

- Investissement important
- Terrassements conséquents
- Exposition de plusieurs secteurs habités à l'ouest du tracé
- Impacts sur les continuités écologiques
- Emprises plus importantes
- Effet de coupure des parcelles sylvicoles

225 PTS*

VARIANTE B2

Aménagement et requalification de voirie existante : rue de la Forge

POINTS CLÉS

- Plusieurs habitations exposées entre 55 et 60 dB(A)
- Maintien d'accès directs et conflits potentiels plus nombreux
- Exposition sonore plus importante
- Réutilisation majoritaire de la voirie existante et impacts limités

ATOUTS

- Réutilisation partielle de voiries existantes
- Terrassements limités
- Investissement réduit
- Bonne desserte locale
- Consommation foncière limitée
- Impacts environnementaux réduits

LIMITES

- Proximité immédiate des riverains
- Maintien d'accès directs sur la voie
- Davantage de conflits potentiels
- Plusieurs habitations exposées entre 55 et 60 dB(A)
- Contraintes géométriques plus fortes
- Itinéraire cyclable impacté sans aménagement sécurisé

225 PTS*

VARIANTE B3

Création d'une voie nouvelle en bordure des parcelles agricoles (à environ 10 m à l'ouest de la rue existante) avec maintien de la rue de la Forge en desserte locale.

POINTS CLÉS

- Une seule habitation concernée à proximité du tracé
- Absence d'accès directs sur la déviation
- Impact acoustique limité
- Bon compromis entre sécurité, nuisances et insertion territoriale

ATOUTS

- Respect des règles de l'art
- Faible exposition des riverains
- Impact acoustique très limité (une seule habitation concernée)
- Absence d'accès directs sur la déviation
- Bonne lisibilité du tracé
- Amélioration de la circulation en centre-bourg

LIMITES

- Investissement important
- Création d'une voie nouvelle
- Terrassements conséquents
- Incidences sur les continuités écologiques
- Emprises sur zones humides
- Une habitation exposée à proximité du tracé

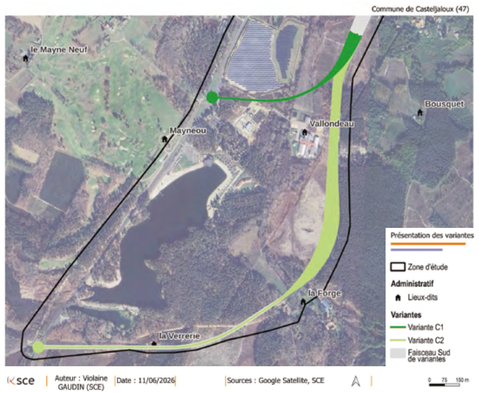
239 PTS*

* Nombre de points obtenus par l'analyse multicritère.

Conçue comme une solution intermédiaire entre les variantes B1 et B2, la variante B3 présente le meilleur équilibre entre les différents enjeux évalués : sécurité, qualité de vie, impact environnemental et insertion territoriale. Malgré un investissement important, elle est retenue comme variante préférentielle du tronçon B.

TRONÇON C

De la société KNAUF à la RD 933 (route de Mont-de-Marsan)



VARIANTE C1

Variante courte : raccordement direct à la RD 933 au niveau du giratoire de desserte du lac de Clarens et à proximité de l'entreprise KNAUF.

POINTS CLÉS

- Aucune habitation directement concernée
- Respect de l'ensemble des règles de l'art
- Moindre impact sur les activités agricoles ou sur l'artificialisation des sols
- Un seul franchissement hydraulique et impacts limités sur l'eau

ATOUTS

- Respect de l'ensemble des règles de l'art
- Aucune habitation directement concernée par le tracé
- Pas d'exposition nouvelle significative à la pollution atmosphérique
- Aucune habitation exposée aux seuils sonores retenus
- Requalification du centre-bourg rendue possible
- Impact limité sur les mobilités actives
- Coûts d'investissement et d'entretien maîtrisés
- Consommation foncière limitée
- Incidences limitées sur les activités agricoles et sylvicoles
- Un seul franchissement hydraulique et impacts limités sur l'eau
- Bilan carbone favorable

LIMITES

- Création d'une infrastructure nouvelle
- Ouvrage de franchissement à réaliser
- Fragmentation d'un réservoir de biodiversité et d'un corridor humide
- Impact sur les zones humides (> 1 531 m²)
- Incidences sur plusieurs habitats et espèces patrimoniales

276 PTS*

VARIANTE C2

Variante longue, contournant le lac de Clarens et rejoignant la RD 933 au carrefour existant avec la RD 157.

POINTS CLÉS

- Quelques habitations à proximité du tracé
- Accès KNAUF à rétablir par un aménagement spécifique
- Exposition acoustique de 3 habitations (55 à 60 dB(A))
- Incidences environnementales plus marquées

ATOUTS

- Respect de l'ensemble des règles de l'art
- Nombre très limité d'habitations à proximité du tracé
- Requalification du centre-bourg rendue possible
- Maintien de l'accès aux services et fonctions de proximité
- Accès KNAUF à rétablir par un aménagement spécifique
- Continuité de la voie cyclable existante maintenue avec aménagements complémentaires

LIMITES

- Exposition de plusieurs habitations à la pollution atmosphérique
- Trois habitations exposées entre 55 et 60 dB(A)
- Linéaire important et coûts d'investissement / entretien plus élevés
- Consommation foncière plus élevée
- Incidences plus importantes sur l'activité agricole et sylvicole
- Incidences plus marquées sur la biodiversité et les milieux naturels
- Emprise plus importante sur les zones humides (≈ 2 385 m²)
- Traversée des périmètres de protection du captage AEP de Clarens
- Mise en compatibilité nécessaire liée à l'impact sur un EBC
- Bilan carbone moins favorable

212 PTS*

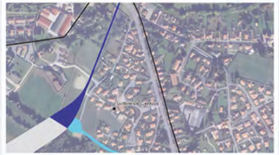
* Nombre de points obtenus par l'analyse multicritère.

La variante C1 présente obtient le meilleur score global sur le tronçon C. Son tracé, environ trois fois plus court que celui de la variante C2, permet de limiter les consommations foncières, les coûts de réalisation et les nuisances. Ses incidences environnementales sont également moindres, pour des performances fonctionnelles comparables.

3.3 La variante préférentielle pour le scénario en tracé neuf

La combinaison des variantes sélectionnées pour chacun des trois tronçons dessine un tracé préférentiel issu de l'analyse HQE multicritère.

Tronçon A



Variante	Score / 400	Appréciation synthétique
A1	244	Connexion directe à la place de la Cardine
A2	240	Traversée lotissement mais évitement zones naturelles

A1 Variante retenue

Tronçon B



Variante	Score / 400	Appréciation synthétique
B1	225	Fragmentation zones naturelles
B2	225	Proximité riverains
B3	239	La plus équilibrée (bord de lisière, déconnexion desserte riveraine)

B3 Variante retenue

Tronçon C

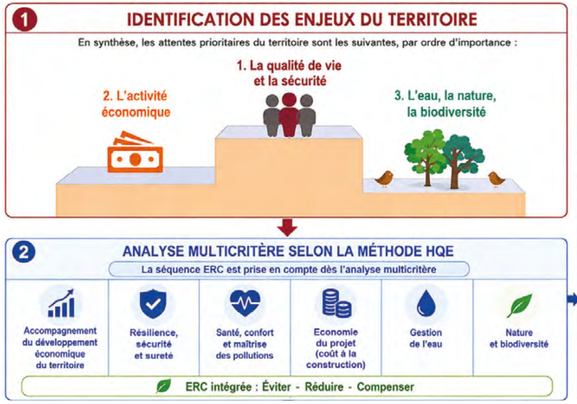


Variante	Score / 400	Appréciation synthétique
C1	276	La plus équilibrée
C2	212	Impact fort sur les milieux naturels

C1 Variante retenue

Scénario préférentiel issu de l'analyse multicritère : A1 – B3 – C1

La combinaison présentant le meilleur équilibre entre les enjeux évalués.



Carte du tracé préférentiel (A1 – B3 – C1)

3.4 Avantages et inconvénients du scénario de déviation en tracé neuf

Le scénario retenu à l'issue de l'analyse multicritère répond de manière satisfaisante à l'objectif principal du projet, à savoir :

- la réduction du flux de transit traversant Casteljaloux (de 2000 à 2200 véhicules par jour), et plus particulièrement du trafic de poids lourds (soit 110 à 140 camions par jour).

Grâce à la baisse du trafic en centre-ville, la déviation neuve entrainerait également :

- une amélioration significative du cadre de vie des habitants du centre-ville,
- une réduction des nuisances sonores et des conflits d'usage liés à la circulation de transit.

Toutefois, cette solution présente plusieurs limites :

Une future infrastructure probablement surdimensionnée pour un trafic relativement modeste : les comptages réalisés récemment confirment une diminution importante des volumes de circulation par rapport aux hypothèses retenues dans les études préalables (jusqu'en 2020). Cette baisse conduit aujourd'hui à envisager une future déviation supportant un trafic plus modéré, compris entre 2 000 et 2 200 véhicules par jour, dont seulement 110 à 140 poids lourds.

Une infrastructure majoritairement utilisée par des véhicules légers : d'après les études menées, les poids lourds ne représenteraient qu'une faible part du trafic circulant sur la déviation. En effet, cette déviation neuve ne permet pas de cibler uniquement les poids lourds de transit mais conduit nécessairement à détourner également une part importante des véhicules légers actuellement présents dans la traversée urbaine. Cette situation fait directement écho aux préoccupations exprimées par le territoire concernant la préservation de l'activité commerciale du centre-ville.



La diminution de ces flux pourrait avoir des incidences sur la fréquentation des commerces, sur le tourisme et plus largement sur l'animation du centre-bourg.

Un coût important d'investissement : celui-ci est aujourd'hui estimé aux alentours de 15 millions d'euros hors taxe.

Des impacts indéniables sur le plan environnemental : malgré les efforts réalisés pour éviter ou réduire les impacts sur les milieux naturels les plus sensibles, la création d'une infrastructure nouvelle demeure associée à des incidences sur les zones humides, les continuités écologiques et la biodiversité du fait de la fragmentation des habitats naturels. Sur ce territoire particulièrement sensible, le recours à des mesures compensatoires importantes apparaît inévitable.

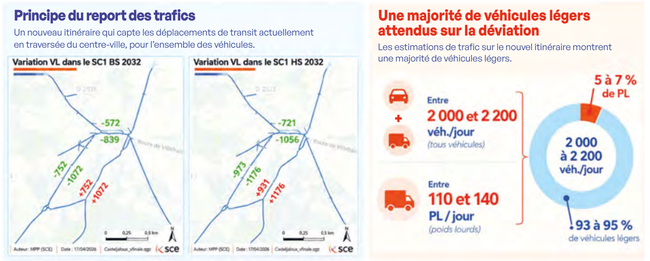
Tableau de synthèse évaluant l'atteinte des objectifs du scénario en tracé neuf :

Objectifs du projet	A1 – B3 – C1
Sortir le trafic poids lourds de transit du centre-ville	Atteint
Réduire les nuisances et améliorer la sécurité / le cadre de vie	Atteint
Préserver l'activité commerciale du centre-ville	Partiellement atteint
Maintenir une desserte satisfaisante des pôles d'activités, notamment Belloc	Partiellement atteint
Limiter les incidences sur les milieux naturels, les zones humides et le paysage	Partiellement atteint
Rechercher un aménagement sobre et proportionné au besoin	Non atteint

Pour résumer, la déviation neuve répond effectivement à l'objectif de report du trafic de transit mais elle ne satisfait pas pour autant pleinement l'ensemble des attentes exprimées par le territoire.

Cette conclusion a conduit le Conseil Départemental à étudier un autre scénario, fondé sur une logique de moindre impact.

L'infrastructure nouvelle sera accessible à l'ensemble des véhicules et captera une part significative des déplacements de transit, incluant des véhicules légers.





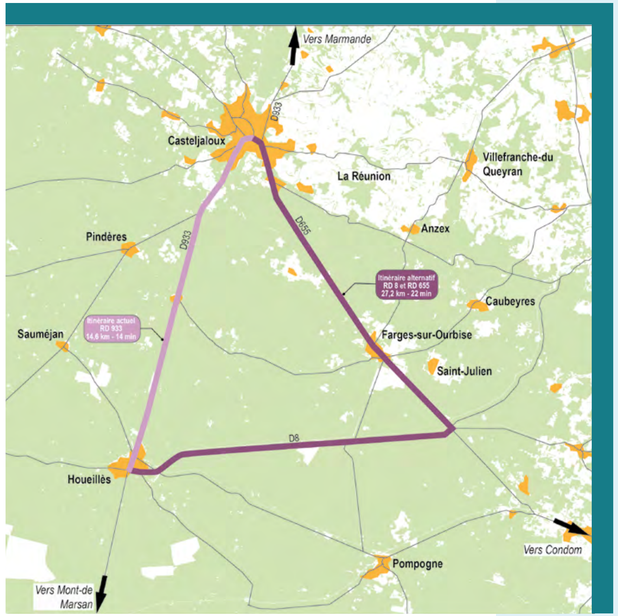
4. Le scénario de déviation des poids lourds sur le réseau existant

4.1 Les principes du scénario : cibler le trafic de poids lourds et l'orienter vers les routes départementales à l'est

Compte tenu des limites du scénario en tracé neuf, le Conseil départemental a mené une réflexion complémentaire visant à explorer une solution de moindre impact fondée sur la réutilisation des infrastructures routières existantes.

Le scénario étudié repose sur un principe différent de celui de la déviation neuve : il ne s'agit plus de créer une nouvelle infrastructure destinée à accueillir l'ensemble du trafic de transit, mais d'orienter spécifiquement les poids lourds en transit vers un itinéraire alternatif empruntant principalement la RD8 puis la RD655, au moyen d'un dispositif de signalisation adapté.
Les véhicules légers, ainsi que les poids lourds assurant une desserte locale, continueraient quant à eux à emprunter les itinéraires actuels à travers Casteljaloux, aucune mesure particulière n'étant envisagée pour modifier leurs habitudes de déplacement.

Cette approche répond directement à l'un des principaux enjeux identifiés tout au long des études : réduire les nuisances liées au trafic des poids lourds en transit dans la traversée urbaine. Les études et échanges menés depuis le lancement de l'opération ont en effet montré que ces véhicules constituent une source majeure de nuisances ressenties par les habitants, notamment en matière de bruit, de sécurité routière, de conflits d'usage et de dégradation du cadre de vie.



Cet itinéraire entrainerait un allongement moyen pour les poids lourds concernés de 11,7 kilomètres, correspondant à un temps de parcours supplémentaire estimé à environ sept minutes, selon les premières analyses réalisées. Cet allongement demeure relativement limité à l'échelle des trajets concernés et reste cohérent avec les temps de parcours observés sur d'autres itinéraires structurants du territoire, notamment via l'autoroute A65.

L'un des principaux intérêts de ce scénario réside dans sa capacité à maintenir la quasi-totalité du trafic de véhicules légers dans la traversée de Castel-jaloux. Contrairement à la déviation neuve, cette approche permettrait ainsi de conserver les flux générateurs d'activité pour le centre-ville tout en traitant spécifiquement la question des poids lourds de transit. Cette caractéristique répond directement aux préoccupations exprimées par les commerçants lors des phases de concertation précédentes.

Au-delà des aspects économiques, cette solution présente également l'avantage de limiter fortement les impacts sur l'environnement. La réutilisation d'infrastructures existantes réduit considérablement la consommation d'espaces naturels, l'artificialisation des sols et les incidences sur les zones humides et les continuités écologiques. Le recours à des mesures compensatoires environnementales importantes pourrait ainsi être évité ou fortement réduit.

Les principaux avantages du scénario :



4.2 Des études à approfondir pour consolider la mise en œuvre de ce scénario

Évaluer les aménagements nécessaires sur les routes concernées

Toutefois, cette solution nécessite d'approfondir les études de vérification sur certains points : si la RD655 a récemment bénéficié d'importants travaux de recalibrage (par anticipation des besoins exprimés par le projet SWISS KRONO) et présente des caractéristiques globalement adaptées à l'accueil du trafic considéré, la RD8 pourrait nécessiter des aménagements ponctuels, notamment en matière de stabilisation d'accotements ou de sécurisation de certains croisements. Le Département dispose déjà d'éléments de diagnostic issus d'études antérieures qui pourront constituer une première base documentaire pour approfondir cette analyse.

Mesurer les risques liés aux reports de circulation

Il apparait également essentiel d'anticiper les éventuels effets indirects de la mesure, notamment les risques de reports de flux de véhicules sur certains itinéraires secondaires tels que la RD283. Cet axe fait déjà l'objet de restrictions de circulation pour les poids lourds et des réflexions ont été engagées par le passé afin de renforcer le caractère dissuasif de ces limitations. Les futures études devront donc veiller à s'assurer que la mise en œuvre d'une déviation poids lourds ne génère pas de reports indésirables vers des infrastructures non adaptées.

Objectifs du projet	A1 – B3 – C1
Sortir le trafic poids lourds de transit du centre-ville	Atteint
Réduire les nuisances et améliorer la sécurité / le cadre de vie	Atteint
Préserver l'activité commerciale du centre-ville	Atteint
Maintenir une desserte satisfaisante des pôles d'activités, notamment Belloc	Atteint
Limiter les incidences sur les milieux naturels, les zones humides et le paysage	Atteint
Rechercher un aménagement sobre et proportionné au besoin	Atteint

4.3 L'intérêt d'une mise en œuvre progressive et d'une phase d'expérimentation

Si ce scénario évitant la réalisation du tracé neuf devait être privilégié, une mise en œuvre progressive serait pertinente afin d'évaluer concrètement les effets de cette solution avant d'engager d'éventuels investissements d'aménagement plus importants.

Un premier test « grandeur nature » de déviation des poids lourds

Le principe d'une phase d'expérimentation pourrait consister à instaurer, dans un premier temps, une déviation « réglementaire » des poids lourds de transit en s'appuyant sur le réseau existant et sur une signalisation adaptée. Cette phase permettrait d'observer les comportements réels des usagers, d'évaluer l'efficacité du dispositif et d'identifier d'éventuels reports de circulation sur les itinéraires voisins.

Une étude chiffrée des flux

Afin d'en mesurer objectivement les résultats, cette expérimentation doit inclure un dispositif de suivi adapté. Des campagnes de comptages pourraient notamment être réalisées avant et pendant la phase test afin de quantifier l'évolution des flux sur la traversée de Casteljaloux, sur la RD8, la RD655 ainsi que sur les itinéraires secondaires susceptibles d'être utilisés comme alternatives. L'étude terrain permettrait également d'observer les conditions réelles de circulation et de croisement des poids lourds et les éventuelles difficultés rencontrées localement.
Ces observations et ces mesures permettraient de disposer d'un retour d'expérience objectif et d'identifier précisément les éventuels besoins d'aménagement et leur localisation exacte.

Une adaptation progressive des aménagements

Cette phase d'expérimentation constituerait un moyen pragmatique de tester à moindre coût la pertinence de ce scénario, tout en conservant la possibilité de réaliser progressivement les aménagements jugés nécessaires au regard des enseignements tirés de sa mise en œuvre. Ces travaux à mener pourraient ainsi être définis et dimensionnés à partir des usages effectivement constatés.

Une telle approche s'inscrit pleinement dans **une logique de sobriété, de pragmatisme et d'adaptation progressive aux besoins réellement observés sur le terrain**.





5. La comparaison entre les deux scénarios : déviation sur tracé neuf ou utilisation des voiries existantes

Les deux approches répondent aux mêmes objectifs, avec des niveaux de performance différents selon les enjeux du territoire.

Objectifs du projet	Variante A1 - B3 - C1 Déviation neuve Casteljaloux Sud	solution en déviation sur le réseau existant Déviation poids-lourds sur Itinéraire existant RD8-RD665-RD283
Réduire le trafic PL de transit dans Casteljaloux Limiter la circulation des poids lourds en centre-ville.	**Réponse directe** Report global des PL en dehors de la ville.	**Réponse directe** Report des PL vers l'itinéraire existant.
Améliorer le cadre de vie en centre-ville Réduire les nuisances (bruit, qualité de l'air, sécurité) et apaiser la circulation.	**Effet très favorable** Forte réduction du trafic et des nuisances.	**Effet favorable attendu** Réduction des nuisances PL (sans détourner nécessairement les flux VL).
Préserver l'activité et la desserte de Casteljaloux Maintenir l'accessibilité au centre-ville et aux commerces et services.	**Points de vigilance** Risque de détournement d'une partie des flux VL (nombreux commerces).	**Principe favorable** Maintien des VL sur l'itinéraire actuel et de l'accessibilité au centre-ville.
Limiter les incidences environnementales et foncières Eviter les impacts sur les milieux naturels, le paysage et le foncier.	**Impacts notables** Consommation d'emprises, impacts sur les milieux naturels et le paysage.	**Très favorable** Réutilisation majoritaire du réseau existant. Emprises nouvelles limitées.
Maitriser l'investissement public Proposer une solution soutenable pour la collectivité.	**Investissement élevé** Réalisation d'une infrastructure neuve (coûts importants).	**Potentiellement favorable** Pas de nouvelle infrastructure continue. Coût des aménagements à préciser en études.
Garantir la sécurité et maitriser les impacts reportés Assurer un niveau de sécurité adapté et limiter les nuisances dans les communes traversées.	**Niveau de sécurité élevé** Infrastructure neuve aux normes actuelles.	**À démontrer** Sécurisation des traversées et carrefours à étudier (notamment Fargues-sur-Ourbise).

Tableau comparatif des scénarios au regard des objectifs

Quel que soit le scénario choisi, le trafic de camions en transit se trouvera dévié en dehors du centre-bourg, entrainant une baisse des nuisances et une amélioration du cadre de vie des habitants et des visiteurs.

Le tracé neuf concerne également les véhicules légers : la diminution du trafic sera encore plus importante, entrainant des avantages (cadre de vie) mais aussi des inconvénients : perte de vitalité commerciale du centre-ville, flux touristique de passage réduit... Ce tracé offre des conditions de sécurité routières optimales, conformément aux nouvelles normes de construction.

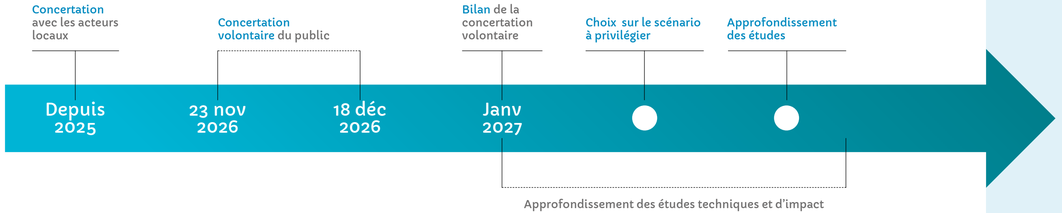
Le scénario de déviation ciblant les poids lourds permet de réutiliser les infrastructures routières existantes. L'impact environnemental et l'emprise foncière s'en trouvent donc réduits par rapport au premier scénario, même si de futures études sont nécessaires afin d'évaluer les aménagements nécessaires au bon fonctionnement et à la sécurité des personnes tout au long du parcours.

L'objectif de la concertation du public est désormais de recueillir les avis des habitants, acteurs économiques et associatifs, afin de nourrir la décision du Conseil départemental sur la solution à retenir pour approfondir les études de faisabilité et de coût.



6. Les prochaines étapes du projet

FRISE CHRONOLOGIQUE DU PROJET, AVEC LES PROCHAINES ÉTAPES :



DOSSIER DE CONCERTATION

PROJET DE DÉVIATION DE CASTELJALOUX

Conseil Départemental de Lot-et-Garonne

Novembre 2026

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