

# Réunion publique d'informations

## Déviation Est de Marmande

Mercredi 14 octobre 2020

---

### **Sujet de la réunion :**

Réunion de lancement de la concertation sur le projet de déviation Est de Marmande porté par le Département de Lot-et-Garonne.

### **Intervenants :**

Sophie BORDERIE, Présidente du Conseil départemental de Lot-et-Garonne

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande

Bénédicte LAURENS, Directrice générale adjointe du Conseil départemental de Lot-et-Garonne

Serge BOUZERAND, Direction de la Maitrise d'œuvre, Conseil départemental de Lot-et-Garonne

Frédéric DUHART, bureau d'études INGEROP

Isolde RIVAS, Agence Neorama

### **Nombre de participants :**

84 participants

## Introduction de la séance par Mme\_Sophie BORDERIE (Présidente du Conseil Départemental de Lot-et-Garonne)

Pour débiter cette réunion publique, Mme BORDERIE rappelle le contexte et les enjeux généraux du projet. Le Conseil Départemental a pris l'engagement d'achever la rocade de Marmande avec le bouclage de la déviation Est. La crise sanitaire du COVID-19 et les élections municipales ont retardé la phase de concertation qui devait débiter au printemps dernier.

Cette infrastructure majeure pour le territoire répond à un triple enjeu : tout d'abord d'amélioration de la qualité de vie des marmandaises et marmandais, de développement économique de la partie Est de l'agglomération et de désenclavement du tonneinquois qui verra son accès à l'autoroute facilité. En détournant le trafic du centre de Marmande, nous pourrons avancer sur le projet de requalification des boulevards qui doivent redevenir un lieu de vie et non un simple corridor routier. A cet objectif de décongestion du trafic routier urbain s'ajoute celui d'une limitation des nuisances du trafic routier et d'amélioration de la sécurité routière.

Mme BORDERIE rappelle que ce projet de déviation Est de Marmande constitue une opération prévue par le Plan de Modernisation du Réseau Routier 2010-2025. Cette opération est évaluée à 24,3 millions d'euros, coûts intégralement financés par le Département. A terme c'est une voie nouvelle de 2,8km qui verra le jour pour relier deux départementales, la RD813 et la RD933. C'est le prolongement et l'aboutissement de la déviation Ouest que le Département a mis en service en 2010.

La phase de concertation est une phase importante, une phase de dialogue avec le public mais aussi un moment de démocratie participative pour aboutir à un projet co-construit. Le temps de la phase de concertation est volontairement long pour permettre à un maximum de personnes de participer. Nous souhaitons également nous donner le temps nécessaire d'aboutir à un projet véritablement partagé. La période qui s'ouvre va donc durer 2 mois. 5 lieux de concertation ont été retenus. Un dossier complet a été monté pour présenter tous les aspects du projet, dossier qui sera également consultable sur le site internet du Département.

Après cette première réunion publique, deux autres ateliers thématiques seront plus spécialement ciblés sur les enjeux qui intéressent les riverains et les usagers de la route.

Le Département souhaite jouer la carte de la transparence, de la concertation véritable et de la co-construction du projet. Un projet acceptable est un projet accepté démocratiquement.

A partir du 15 décembre 2020, seront analysés les résultats de ce travail pour établir un bilan de la concertation. Toutes remarques, avis, suggestions et problèmes soulevés seront pris en considération pour élaborer ce document. Le bilan de la concertation sera présenté au public au printemps 2021 après son adoption par l'assemblée départementale. Cette méthode démocratique et transparente est la bonne et sera complétée par un travail étroit avec les habitants directement concernés par ce projet.

Le maître d'œuvre chargé de la conception du projet, INGEROP a débuté sa mission en mars 2019. Les études de trafic ont été réalisées en 2019 également. Fin 2020 et début 2021, une campagne d'archéologie préventive sera réalisée. A la mi-2021 l'avant-projet et les études réglementaires seront livrées. Le second semestre 2021 sera le temps de l'enquête publique qui devrait débiter au plus tard à la fin de l'année 2022 sur la Déclaration d'Utilité Publique

(DUP). S'enchaîne ensuite l'étape des appels d'offre, puis le début des travaux en 2023 pour une mise en service en 2024.

Le déroulé de la réunion sera organisé autour de 3 grands temps. Tout d'abord, nous reviendrons sur la présentation du dispositif de concertation, avant de rentrer plus en détail dans la présentation du projet pour finir par un temps d'échanges et de questions/réponses.

### Présentation du dispositif de concertation, Bénédicte LAURENS (Directrice Générale Adjointe du Département)

La concertation est un temps d'échange qui se met en place au début du projet dans le but que toutes les contributions soient prises en compte. Le Département a fait le choix de proposer une concertation sur une durée de 2 mois à partir d'aujourd'hui, soit jusqu'au 14 décembre 2020.

Il est prévu différents temps d'échange et des supports consultables pour proposer l'information la plus complète sur le projet. Au vu du contexte sanitaire et de ses possibles évolutions, les modalités mises en place pourront de fait être adaptées.

La concertation a plusieurs objectifs. Tout d'abord, il s'agit d'informer largement et dans la transparence tous ceux qui peuvent être concernés par le projet (riverains, usagers, élus, associations, acteurs économiques et organisations socioprofessionnelles...). Elle permet également l'expression des avis et des propositions, des observations et des commentaires pour enrichir le projet préalablement à l'enquête publique.

Avant d'aller en enquête publique il est important de pouvoir arriver avec un dossier co-construit et partagé. Le Conseil départemental proposera également de poursuivre les échanges avec les acteurs le souhaitant au-delà du 14 décembre 2020.

Pour s'informer, la réunion publique est une première étape. Cinq lieux de concertation ont été définis : la Mairie de Marmande, la Mairie de Saint-Pardoux-du-Breuil et celle de Virazeil, ainsi que le siège de Val de Garonne Agglomération et celui du Département.. Sur chacun de ces lieux se trouve le dossier de concertation qui présente le projet avec ses objectifs et enjeux, les questions que l'on va poser au public, etc. Des panneaux d'exposition et d'informations présentant le projet seront également présentés. Tous ces supports sont aussi disponibles sur le site du Département.

Pour participer et donner son avis, anonymement ou non, il existe des procédures dématérialisées. Une adresse mail est d'ailleurs dédiée au projet.

Dans les lieux de concertation, il est également possible de poser ses observations dans un registre papier.

Par ailleurs, deux ateliers participatifs seront proposés :

- Un premier atelier sur la thématique « Intégration paysagère et gestion des nuisances » le 3 novembre à 18h30 à l'Espace Expo de Marmande
- Un second atelier sur les « Usages et mobilités » le 17 novembre à 18h30 à l'Espace Expo de Marmande

Au regard du contexte sanitaire, les ateliers sont sur inscription obligatoire, avec une jauge maximale fixée à 60 participants.

Le 14 décembre 2020, la phase de concertation réglementaire se termine et il sera temps d'analyser toutes les observations, avis et commentaires. Pour chacune des questions, le Département apportera une réponse. Il est possible que certaines demandes d'évolution ne puissent pas être prises en compte dans le cadre du projet. Si tel est le cas, la décision sera expliquée et motivée.

L'objectif est que toutes les contributions puissent éclairer la décision du maître d'ouvrage. C'est donc un document important qui sera présenté devant le Département et ensuite délibéré. A la fin de cette étape, il sera mis à disposition du grand public sur les 5 lieux de la concertation, par affichage et sur le site internet du Département. Une réunion publique sera organisée pour restituer le bilan au printemps prochain.

Le Département propose de mettre en place un comité de suivi où seraient associés les riverains et les acteurs directement concernés par le projet et souhaitant poursuivre l'association. L'objectif est de mener ce travail partenarial jusqu'au temps de l'enquête publique envisagée fin 2021.

### **Présentation du projet de déviation Est Marmande, présentation de Serge BOUZERAND (CD47)**

Ce projet de déviation Est est une opération phare du plan de modernisation du réseau routier 2010-2025 du Département de Lot-et-Garonne, qui comprend 35 opérations. Il est inscrit autour d'un projet d'aménagement urbain plus large autour de la requalification des boulevards de Marmande. Ces projets doivent être menés de pair pour un bon fonctionnement.

Dans le plan de modernisation du réseau routier, le coût de l'opération est évalué à 24,3 millions M€ TTC. La nouvelle voie développée sera sur une longueur de 2,8 km et le trafic routier attendu est de l'ordre de 7 500 véhicules par jour d'après une étude de trafic de 2019.

Le secteur concerné est donc Marmande, pôle d'équilibre et de transit entre Bordeaux et Toulouse, Bordeaux-Agen mais aussi carrefour de 2 grands axes qui sont la D813 et la D933. L'Est de l'agglomération sera donc très concerné par le projet.

Le secteur économique du territoire est localisé en zone péri-urbaine, relativement enclavé et mal desservi, avec quelques activités et équipements (Aérodrome, Lizi Aerospace, serres des Perrinots). Le développement de ce secteur est un réel enjeu pour le territoire.

Le projet de rocade est intégré aux documents d'urbanisme depuis 1998. En effet, un couloir réservé (emplacement réservé) est indiqué dans le PLU.

Les principaux objectifs du projet consistent à :

- Détourner le trafic de transit du centre de l'agglomération et accompagner la requalification des boulevards
- Décongestionner le réseau routier urbain (principalement ce qu'il y a dans le centre et sur les boulevards)
- Contribuer au développement économique de l'Est de l'agglomération (en donnant en accès plus rapide à l'autoroute)
- Désenclaver le Tonneinçais et faciliter l'accès au réseau autoroutier
- Limiter les nuisances environnementales du trafic routier et améliorer la sécurité (suppression d'un passage à niveau par exemple)

- Prendre en compte et développer les liaisons douces

C'est un projet qui s'inscrit dans la continuité et la cohérence globale d'un aménagement débuté il y a 20 ans, pour le premier tronçon. Aujourd'hui, il reste à réaliser le tronçon Est pour boucler la rocade. Une étude de trafic a été confiée à INGEROP en 2019.

### Présentation de l'étude de trafic, des caractéristiques techniques et des effets de l'aménagement, Frédéric DUHART, INGEROP

L'étude de trafic confiée à INGEROP comprenait deux objectifs importants ainsi qu'une méthodologie spécialement élaborée pour le projet.

Le premier objectif est la modélisation des conditions de circulation actuelles dans l'agglomération marmandaise. Le second objectif est de quantifier l'impact de la création de la déviation Est sur les conditions de circulation.

Concernant la méthodologie employée, elle s'est déroulée en plusieurs étapes :

- Tout d'abord l'acquisition de données objectives de trafic grâce à une campagne d'enquêtes et de comptage en 2019
- L'intégration des prévisions de croissance démographique (Documents d'urbanisme)
- La prise en compte de la requalification des boulevards de Marmande qui aujourd'hui ont un profil routier. La ville de Marmande cherche à repenser les boulevards pour un modèle plus urbain et apaisé et donc cela va induire des reports de trafic vers l'extérieur.

Les premiers résultats à l'horizon 2025 montrent une charge de trafic très importante principalement dans le centre-ville de Marmande avec 7 900 véhicules par jour. A contrario, avec le projet de déviation, la circulation est apaisée et fluide. Le centre-ville de Marmande voit son trafic réduit de 38%. De plus, la déviation se charge elle-même correctement avec 7 400 véhicules par jour. Ce niveau de trafic justifie déjà la création de ce barreau.

Pour conclure sur l'étude de trafic, nous constatons un niveau de trafic prévisionnel de l'ordre de 7 500 véhicules/jour sur la nouvelle section de la déviation, montrant l'utilité réelle de cette déviation, accentué par le réaménagement des boulevards. L'étude montre également le report très important du trafic dit de « transit » (Poids Lourds essentiellement) sur la nouvelle déviation et la déviation Nord-Ouest déjà en service. Enfin, une très nette baisse du niveau de trafic dans le centre de Marmande, et en particulier sur les boulevards, est attendue.

Le couloir de passage de la déviation est prévu au PLU de 1998 et est inscrit dans un emplacement réservé. Il s'agirait d'une route à 2x1 voie, avec une vitesse limitée à 80 km/h. Dans le projet actuel, il n'est prévu aucun accès direct sur la déviation à l'exception de la rue Hélène Boucher où des accès sont déjà existants pour rejoindre la zone commerciale.

Différentes variantes ont été étudiées sur trois grands secteurs :

- Secteur 1 : La voie communale 15 et la rue d'Escateloup
- Secteur 2 : La rue Jean Mermoz
- Secteur 3 : La rue Saint-Exupéry et la rue Charles Gounod

### Diffusion du film sur le projet

Pour le secteur 1 concernant la voie communale n°15 / la voie ferrée / la rue d'Escateloup, il est prévu de rétablir la voie communale 15 sous la déviation, le long de la voie ferrée et de

créer un nouveau débouché sur la RD299. Pour la rue d'Escateloup, deux variantes sont proposées : la première concerne le rétablissement sous le pont-route de la voie ferrée, la seconde concerne le rétablissement sous un ouvrage d'art dédié.

Pour le secteur 2 concernant la rue Jean Mermoz, il est proposé le rétablissement de cet axe de déplacement important qui dessert l'aérodrome et l'entreprise Lisi Aérospac. Le rétablissement prévoit une connexion directe sur la déviation grâce à un carrefour giratoire.

Et enfin, pour le troisième et dernier secteur, il est prévu une mise en impasse sur la rue Saint-Exupéry avec des aires de retournement. Pour la rue Charles Gounod, deux variantes sont proposées :

- Un rétablissement sans échange au-dessus de la déviation
- Un rétablissement avec un carrefour giratoire connecté à la déviation

A présent, il est important de réfléchir aux effets de l'aménagement en analysant les milieux physiques, naturels et humain.

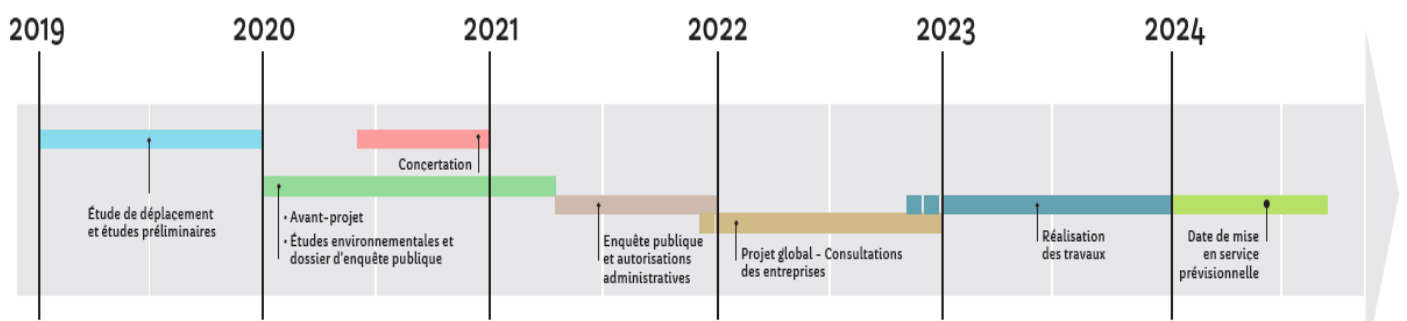
Concernant le milieu physique, il est prévu la création de bassins de stockage des eaux de la déviation, un recours préférentiel à l'infiltration des eaux et une attention particulière sera donnée à la zone inondable du ruisseau du Bouilhats.

Il y peut y avoir quelques impacts à partir du moment où l'on décide de réaliser un projet d'aménagement. Pour le milieu naturel, les études des écologues réalisent un inventaire du milieu (faune, flore, zones humides, fonctions écologiques) depuis le mois d'avril 2019 et ont mis en évidence des impacts, notamment sur l'avifaune. Il est donc prévu la mise en place d'une stratégie ERC (Éviter, Réduire, Compenser).

Concernant le milieu humain, Ingerop a étudié les points suivants :

- L'intégration paysagère et architecturale avec un paysagiste et un architecte
- Le maintien des accès pour les riverains
- Des mesures de traitement des nuisances sonores, notamment la mise en place d'écrans anti-bruit
- La prise en compte des déplacements doux (en parallèle à la déviation du Nord au Sud)

Vous retrouverez ci-dessous le calendrier du projet :



### Temps d'échanges avec la salle

**« Je suis routier, sera-t-il encore possible de remonter la rue d'Escateloup et de tourner pour franchir le passage à niveau ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : Dans le cadre de ce projet, la rue d'Escateloup serait rétablie, mais concernant la voie ferrée, il ne serait plus possible de la franchir. Il n'y aurait effectivement plus de connexion directe entre la route communale 15 et la rue d'Escateloup.

Dans le projet tel que proposé, la voie communale n°15 n'existerait plus, donc les usagers qui avaient l'habitude de cette voie devront rejoindre un des deux passages à niveau, soit vers Marmande, soit vers Saint-Pardoux-du-Breuil. Ils pourront par ailleurs rejoindre la déviation Est au niveau de la rue Jean Mermoz rétablie par un giratoire.

**« A propos de la rue d'Escateloup, on entend souvent se plaindre les riverains de la vitesse à laquelle passent les véhicules. La version 1 en passant sous la voie ferrée serait, à mon sens, une bonne alternative »**

Frédéric DUHART, INGEROP : En effet, le tracé de la variante 1 proposé est beaucoup plus tortueux que celui de la variante 2, ce qui inciterait à une réduction de la vitesse des automobilistes. En revanche, en termes de fonctionnalité notamment pour les poids lourds ce serait un peu plus compliqué, car moins fonctionnel. L'effet sur les vitesses serait indéniable.

**« Toujours à propos de la rue d'Escateloup, habitante de la rue, est-ce possible de mettre un rond-point avant le chemin de fer ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : Nous ne pouvons pas multiplier les carrefours giratoires, il a donc fallu faire des choix. Un choix certain à ce jour est celui de la rue Jean Mermoz, car elle sert à desservir les activités implantées : l'aérodrome et les établissements Lizi. Ensuite, sur la rue d'Escateloup se pose un problème technique : dans le projet actuel, la voie ferrée est franchie par-dessus, car, le franchissement par-dessous s'avère trop compliqué. Un carrefour giratoire à cet endroit serait alors perché, et donc très complexe à réaliser.

Depuis la rue d'Escateloup, il serait tout de même possible de rejoindre la rue Jean Mermoz et son carrefour giratoire pour rejoindre la déviation.

**« A propos du giratoire Jean Mermoz, actuellement les élèves du collège Jean Moulin se rendent au golf ou à Carpète, va-t-il y avoir un aménagement de sécurité au niveau de ce giratoire pour les cyclistes et piétons, car en plus de cela, il y a les jardins partagés qui se trouvent en face de l'aérodrome et où certaines personnes se rendent en vélo ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : Bien évidemment, les cheminements piétons et cycles n'apparaissent pas sur la vidéo que l'on vous a présentée, mais toutes les fonctionnalités des déplacements doux seront prises en compte, notamment au niveau des points de conflits que sont les carrefours. Il y aura bien un aménagement spécifique à ce carrefour pour les modes doux.

**« Sur ce secteur, depuis la rue Jean Mermoz, nous sommes en agglomération. Donc où sera limitée la vitesse ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : Les panneaux de sortie d'agglomération devraient être positionnés sur les branches de la déviation. La rue Jean Mermoz continuera à être en agglomération et limitée à 50km/h. Le carrefour giratoire lui-même sera en zone agglomérée.

**« J'habite tout au bout de la rue Hélène Boucher, à la sortie du rond-point. Je me fais souvent interpeller par les automobilistes derrière moi car je les fais ralentir. Les gens savent qu'après le rond-point, la route est une ligne droite. Si je comprends bien, il va y avoir 7 500 véhicules jour le long de la rue Hélène Boucher. C'est déjà dangereux, ça va devenir franchement rigolo. Qu'avez-vous prévu pour la rue Hélène Boucher ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : A ce stade des études il est difficile de vous répondre très précisément sur la nature des aménagements qui seront prévus. Il est certain néanmoins qu'il existe déjà des problèmes de vitesse et de fréquentation Avec la déviation et les boulevards réaménagés, nous serions plutôt aux alentours de 4 000 à 5 000 véhicules par jour sur la rue Hélène Boucher, et non 7500 véhicules/jour (trafic de la section de déviation entre la RD933 et la rue Jean Mermoz).

Bénédicte LAURENS, CD47 : Je pense que le niveau de charge actuel à la journée est de 4 000 véhicules par jour sur la rue. On vous le confirmera. Mais ce qui est sûr c'est que comme la déviation va venir se connecter à cette rue qui est déjà bien fréquentée et où il y a des problèmes de vitesse, d'usages et de comportement des usagers, nous viendrons traiter cette problématique pour ne pas faire empirer la situation.

**« J'habite dans la rue d'Escanteloup qui revient ensuite vers la voie ferrée. Je m'inquiète car je n'ai pas vu ma maison sur le plan. Notre bâtiment est en bordure de la route d'Escanteloup, vers la voie ferrée. Va-t-il être détruit ? »**

Bénédicte LAURENS, CD47 : A ce jour, une partie de la parcelle fait partie de l'emprise du projet, donc elle est prise en compte. A ce stade ce ne sont pas des plans très précis que nous avons. Je vous propose d'en discuter juste après la réunion.

Comme nous sommes en amont du projet, aucun propriétaire n'a été contacté. A partir de maintenant nous allons avoir des temps d'échange.

**« Les habitants du hameau du Cramat vont à pied faire leurs courses au magasin Carrefour. Comment cela va se passer ? Va-t-il falloir faire un grand détour ? Comment feront-ils pour traverser la rocade ? Y aura-t-il un passage piéton sur la rocade ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : La rue Hélène Boucher ne devrait pas être modifiée dans son fonctionnement. Des aménagements sécurisés devront être étudiés pour permettre de maintenir les usages des habitants de ce secteur. La rue Hélène Boucher est le débouché de la déviation mais n'aura pas le statut de déviation comme ce sera le cas pour la section courante réalisée en site propre.

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : A propos de la rue Hélène Boucher, la décision a été prise de maintenir les accès riverains existants. Leurs suppressions auraient obligé à devoir



reconcevoir tout le fonctionnement de ce secteur, pour privilégier des entrées et sorties uniquement par les giratoires. Cela n'était pas envisageable au regard de la configuration urbaine du secteur, du nombre de constructions et des pratiques des riverains avec la zone commerciale. Pour autant des réflexions doivent être menées dans le cadre du projet de Déviation pour sécuriser et améliorer le fonctionnement de la rue Hélène Boucher.

J'insiste sur les ateliers, je vous encourage vivement à y participer.

**« Qu'est-il prévu pour les modes doux au niveau de l'intersection entre la rue Charles Gounod et Saint-Exupéry, par rapport à la rocade ? »**

Bénédicte LAURENS, CD47 : Cela fait partie justement des sujets que l'on souhaite aborder plus spécifiquement avec les gens du quartier, les riverains. Nous avons justement un atelier thématique à ce sujet, qui va nous permettre de faire remonter les usages locaux, ce qui se pratique, ce qui est constaté pour qu'on puisse rétablir toutes les fonctionnalités.

Pour faire cette liaison entre les deux rues, il est possible qu'une voie verte soit créée le long de la déviation pour pouvoir continuer à pratiquer ces cheminements et ensuite basculer de l'autre côté par le biais des giratoires avec des cheminements aménagés.

**« Dans la variante 1, est-ce que la rue Charles Gounod serait sur la rocade, où est-ce la rocade qui passe sur la rue Gounod ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : Ce serait la rue Charles Gounod qui passerait par-dessus la rocade. La rocade quant à elle serait au niveau du terrain actuel.

**« Vous avez parlé des deux ruisseaux (Eaubonne et Bouilhat) qui vont être traversés. J'avais entendu parler d'un projet qui incluait leur déviation pour éviter les zones inondables etc. Est-ce que c'est toujours le cas où ça ne fait que traverser ? Autre question : est-ce que ça n'aurait pas été l'occasion d'en profiter pour délester les zones inondables ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : J'ai effectivement déjà entendu parler de ce projet qui viserait à diminuer l'impact de la zone inondable. Aujourd'hui, on vous présente le projet de la déviation et ce sont deux projets totalement décorrélé. Le projet de la déviation va s'attacher à ne pas générer d'impact supplémentaire sur les zones inondables.

Bénédicte LAURENS, CD47 : Pour votre seconde question, ce n'est pas du tout le même maître d'ouvrage. La déviation ne devra pas accentuer les problèmes d'inondabilité s'il y en a dans le secteur. On aura une infrastructure « transparente » du point de vue hydraulique.

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : Nous sommes en effet sensibles à nos deux ruisseaux. Et ce que la loi impose c'est d'être transparent. Mais comme on vous l'a expliqué ce n'est pas le même porteur de projet. L'ouvrage est transparent donc toute l'eau qui arrive en amont doit passer en aval.

**« A-t-il déjà été envisagé de faire passer la rocade un peu plus loin plutôt que de la coller à proximité de toutes ces habitations ? Parce que là on se rend compte que des résidences et**

***d'autres habitations vont pouvoir profiter de cette vue sur la rocade... Parce qu'on dit qu'on réduit la nuisance des boulevards mais elle n'est réduite pas au final. Elle est déportée sur ceux qui sont dans les zones pavillonnaires. »***

Bénédicte LAURENS, CD47 : C'est un projet ancien oui, qui remonte même avant 1998, mais qui est ancré dans le marbre car depuis il y a un emplacement réservé au sein du document d'urbanisme. Donc pour ce genre d'opération, le maître d'ouvrage va sur les emplacements réservés car ils permettent leur réalisation.

Concernant les impacts, nous n'en avons pas beaucoup parlé car nous sommes au début du projet. A proximité de zones résidentielles et pavillonnaires comme à certains endroits de la déviation, si le seuil réglementaire sonore est dépassé, nous mettrons en place des écrans acoustiques

Un projet paysager va être développé avec soin pour que l'infrastructure s'intègre dans l'environnement et pour les riverains immédiats du projet. Il y a par ailleurs un atelier sur les questions de l'intégration paysagère le 3 novembre à 18h30.

***« Habitant du quartier du Cramat, la rue Hélène Boucher n'est pas loin de chez moi. Vu la configuration du rond-point du Cramat, comment va être la desserte des établissements BORDES et des serres des Perrinots ? Comment vont circuler les camions pour ravitailler ces gens-là ? Ce qui est prévu me paraît léger. »***

Frédéric DUHART, INGEROP : La solution que nous avons étudiée consiste à conserver le tracé actuel de la voie communale n°15 devant les serres de Perrinots côté Est. Dans le cadre des études en cours, on ne pourrait pas la rétablir sur le carrefour giratoire et nous n'avons pas encore trouvé de solution viable et sécurisée. Pour ce faire, il est proposé de dévier cette voie communale et de la rétablir au Sud sur la RD299, face au lotissement.

***« Concernant le passage à niveau de la route Gontaud je remarque qu'il y a souvent des accidents... »***

Jean-Michel POIGNANT, Maire de Saint-Pardoux-du-Breuil : En effet, j'ai demandé un aménagement au Département concernant le passage à niveau, car il y a beaucoup d'accidents mais pas mortels, ce ne sont que des accidents corporels. Le Département n'a pas prévu d'aménagement à ce jour.

***« J'ai deux questions : une concernant la section des serres des Perrinots et le carrefour avec la D813 où il y a des accès existants. Donc on ne pourra pas dire de cette portion-là que c'est une déviation. De plus, la rue va être limitée à 50 km/h comme nous sommes en agglomération. Je trouve cela dommage pour la sécurité et la fluidité du trafic. »***

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : En effet, nous avons prévu que cette section resterait telle qu'elle est aujourd'hui. Mais on sent bien qu'il y a une problématique autour de ce quartier-là donc ça fait partie des éléments que nous allons porter à réflexion et à analyse.

***« Ma seconde question concerne le trafic qui va être déduit des boulevards de Marmande, car il va y avoir 7500 véhicules/jour de moins sur les boulevards, ce qui veut dire que le projet***

***sur les boulevards prévoit de faire 2x1 voie. Il y aura un trafic quand même très important qui va rester sur ces boulevards, est-ce que cela va tout de même permettre de fluidifier le trafic ? »***

Frédéric DUHART, INGEROP : A terme avec l'aménagement on serait à 3 300 véhicules jour sur les boulevards, dans les 2 sens cumulés. Les chiffres sont basés sur des comptages, nous avons mis des compteurs automatiques sur les boulevards car c'est un axe important de l'agglomération, et c'est confirmé. Notre modèle est calé sur des observations en réel.

La baisse du trafic sur les boulevards serait la résultante de deux choses : d'abord de la mise en service de la déviation qui va capter tout le trafic de transit qui est aujourd'hui obligé de passer par Marmande. Aujourd'hui il est plus concurrentiel de passer par le centre-ville que par la déviation Nord-Ouest. Ensuite, le projet d'aménagement des boulevards devrait réduire leur capacité à absorber la charge de trafic. Le principe sommaire serait de passer à 2x1 voie. Oui, la conjonction de l'aménagement de la déviation et du réaménagement des boulevards rendrait les boulevards aménageables à 2x1 voie.

***« J'ai déposé un permis de construire en 2020 avec une sortie en face du Cramat qui m'a été refusé par la Mairie de Marmande, par le Département. C'est sûrement justifié car ça peut être dangereux. Donc nous avons été obligés de faire cette contre-allée pour que nos camions puissent accéder à nos frigos (établissement Bordes). Cela a eu un coût très important, environ 150 000 euros à l'époque. Et aujourd'hui on m'explique qu'on va utiliser ma route, déplacer mon portail pour que les camions, qui désirent aller aux Perrinots, puissent tourner sur la route de Gontaud. Ce qu'il faut savoir c'est que quand un camion va tourner à gauche, ils n'auront pas la place de passer.***

***J'aurais préféré qu'on puisse avoir un accès direct sur le rond-point. Qu'est-ce qui vous en empêche ? »***

Frédéric DUHART, CD47 : Cela reste des études qu'il nous faut détailler. Aujourd'hui, sur les premières esquisses réalisées, cela nécessiterait de décentrer le giratoire par rapport à sa position actuelle pour augmenter son rayon. Cela aurait des impacts sur le foncier, sur les serres de Perrinots, sur le parking du Conforama et potentiellement sur les premières habitations du hameau du Cramat. Ce n'est pas pour nous acceptable, c'est pour cela qu'on ne vous l'a pas présenté aujourd'hui.

***« Les serres des Perrinots et le bâtiment qu'il y a à droite quand vous franchissez la voie ferrée ont été construits sur la limite de la propriété. Autrement dit, ce qui est aujourd'hui une décharge des Perrinots depuis 20 ans ainsi que le fossé de rétention d'eau de ces serres-là se situe sur le domaine public. Donc on ne peut pas agrandir le rond-point. C'est un problème. »***

Bénédicte LAURENS, CD47 : On est vraiment très en amont du projet. Ce qui est certain, c'est que lorsque nous allons nous raccorder à la route départementale qui amène à Gontaud, le mouvement de tourne à gauche, l'entrée et la sortie seront totalement aménagés pour être sécurisés.

Sophie BORDERIE, présidente du CD47 : Sur cette portion de rocade, il y a des difficultés par rapport à ce rond-point, la rue Hélène Boucher et le lotissement du Cramat. Donc

effectivement, on demandera aux services de regarder plus précisément et de prendre en compte les problématiques qui sont mises en avant.

Serge BOUZERAND, CD47 : Le giratoire à 5 branches est possible, mais il aurait un certain coût et un impact foncier sur les terrains environnants.

**« Je me demandais, comme nous sommes en période de concertation, que ce quartier pose souci et que nous sommes dans l'agglomération de Marmande, c'est très serré, il y a effectivement la rue Hélène Boucher qui va poser problème (nuisances). Étant en période de concertation, nous n'avons pas été concertés sur le tracé. Peut-on envisager de retravailler le tracé en étant plus à l'extérieur et arriver dans la zone d'activité ? Les choses ont changé, nous ne sommes plus dans le paysage actuel par rapport à 1998. Peut-on retravailler en amont le tracé du rond-point de Virazeil et passer à l'écart ? »**

Bénédicte LAURENS, CD47 : Le secteur va être réétudié, mais comme expliqué en introduction de cette réunion, le tracé de la déviation se situe dans un emplacement réservé datant du PLU de 1998. Il pourrait être amené dans certains secteurs à bouger mais à la marge. Toutefois, le secteur de la rue Hélène Boucher va être étudié de manière très précise.

**« Je pense que le tracé pour sortir des Perrinots va poser problème sur la route de Gontaud. Les camions n'ont pas de rond-point pour tourner, ensuite les camions qui sortent vont prendre à gauche et pas à droite car le carrefour sera encombré. Et, il préférera prendre la route de Saint-Pardoux dont les rues sont très étroites pour rejoindre la route de Tonneins. »**

**« J'ai une question pratique : si tout va bien, la rocade sera terminée en 2024. Est-ce que le Département est déjà propriétaire de l'emprise de toute la rocade ou bien devez-vous procéder à des expropriations ? »**

Bénédicte LAURENS, CD47 : Le Département est propriétaire de 50 à 60% du foncier nécessaire aux travaux. Il va rentrer en négociation avec les autres propriétaires concernés. On ne parle pas systématiquement d'expropriation, beaucoup d'acquisitions sont faites à l'amiable. Il n'y a expropriation que si le maître d'ouvrage et le propriétaire n'arrivent pas à un accord commun. Ce processus d'acquisition foncière est prévu au planning de l'opération.

**« Je suis une nouvelle résidente, pour aller tout à fait au Nord, à partir d'où la déviation part sur la D933 ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : à partir du grand giratoire actuel.

**« J'habite sur cette départementale, et le flux de camions est déjà très très important. La rocade ne va pas ralentir les passages de gros poids lourds ? »**

Frédéric DUHART, INGEROP : Non, la déviation aura très peu d'impact, ni positif ni négatif.

**« Le fait de créer un nouvel axe routier qui va passer dans cette zone, va-t-il y avoir des zones commerciales, industrielles au milieu des zones pavillonnaires ou cela va rester comme tel quel ? »**

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : Actuellement il y a une zone commerciale au niveau de la grande surface Carrefour. Mais au niveau du gros rond-point de la route de Virazeil, il n'y a rien de prévu. Sur le reste du tronçon, on a des habitations, mais il n'y a pas de projet de zone commerciale à ce jour.

**« J'habite dans la rue d'Escanteloup, je voulais savoir si la décision d'une des variantes va se faire sur l'avis des riverains ou sur l'avis départemental ? »**

Sophie BORDERIE, présidente du CD47 : L'intérêt de la phase de concertation est que vos remarques soient prises en compte. Certes c'est le CD47 qui prendra la décision finale mais pour cela nous prendrons en compte toutes vos suggestions et questions.

**« Je suis routier, n'avez-vous jamais pensé à faire la déviation à Coussan en partant du rond-point de Leclerc ? Car nous quand on va du côté de Razimet le soir, nous passons par des routes très étroites. Sainte Marthe, Le Mas d'Agenais, direction Razimet pour aller à Tonneins, les routes sont étroites. »**

Joël HOCQUELET, Maire de Marmande : Je comprends bien le trajet que vous faites pour rejoindre Tonneins. Une étude a été réalisée par le Département à l'époque, avant 2008, mais elle avait montré que ce n'était pas faisable pour des raisons d'inondation. Mais c'est vrai que c'était une solution qui représentait un gain de temps. Il avait même été pensé un bouclage par-là, mais l'étude portée par le Département à l'époque avait montré que ce n'était pas possible.

**« Il y a longtemps, toute la zone entre la rue Saint Exupéry et la rue Gounod avait été classée comme inconstructible à cause de l'aérodrome. Elle avait été classée comme zone de crash. N'est-ce pas dangereux de faire passer ce grand axe au bout d'une zone de crash ? »**

Sophie BORDERIE, présidente du CD47 : Je n'ai pas entendu que ce soit une zone de crash, mais un couloir aérien.

#### 20H45 : fin de la réunion publique

La réunion est conclue par un remerciement aux participants pour leur présence et le rappel des modalités de participation à la concertation. Ils sont invités à s'inscrire aux deux ateliers au niveau des stands installés à cet effet dans la salle.