

Protocole d'accord sur le barreau routier de Camélat

entre l'État et la Communauté d'agglomération d'Agen

PROJET

PROTOCOLE D'ACCORD TRANSACTIONNEL ENTRE LES SOUSSIGNES :

1. **L'Agglomération d'Agen**, maître d'ouvrage du projet du « pont et du barreau de Camélat », sise 8 rue André Chénier à AGEN représentée par M. Jean DIONIS du SEJOUR agissant en sa qualité de président.

Ci-après dénommée « **Agglomération** »

DE PREMIERE PART

2. **L'Etat**, cofinanceur du projet, représenté par Mme Fabienne BUCCIO agissant en sa qualité de préfète de région.

Ci-après dénommée « **l'Etat** »

DE DEUXIEME PART

Considérants et visas

Vu le courrier du Premier ministre en date du 12 février 2021

Vu le courrier du ministre des transports du 28 juillet 2020

Considérant la décision ministérielle du 13 décembre 2018 sur le dossier de demande de principe de l'échangeur autoroutier d'Agen ouest, indiquant que cette opération s'inscrit dans « la poursuite du contournement d'Agen nord par une rocade ouest (axe appelé Camélat - liaison A62) visant à assurer la continuité de la RN21 en rive gauche pour viser, à terme, du fait du report externe du transit, le déclassement de l'itinéraire national passant actuellement par Agen » ;

Considérant que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) intégrant le pont et le barreau de Camélat comme itinéraire d'intérêt régional ;

Article 1 - Préambule

1.1 - La Route Nationale 21 : une infrastructure majeure pour l'Aquitaine de l'intérieur

La RN21 passant par Camélat est le seul axe Nord-Sud de l'Aquitaine de l'intérieur qui dessert directement Limoges, Brive, Périgueux, Bergerac, Villeneuve, Agen.

L'aménagement d'un axe routier performant et sûr entre l'A62, Agen et Villeneuve-sur-Lot constitue un projet essentiel pour le développement économique de la Région Nouvelle-Aquitaine et du Département de Lot-et-Garonne.

Plusieurs opérations s'inscrivent sur cet axe :

- le projet de nouvel échangeur sur l'autoroute A62 desservant l'agglomération d'Agen, sous maîtrise d'ouvrage de VINCI Autoroutes, dont la mise en service est prévue fin 2022 ;
- l'aménagement de la RN21 entre la déviation de Villeneuve-sur-Lot et Foulayronnes avec deux opérations sous maîtrise d'ouvrage de l'État dont le financement est inscrit au CPER 2015-2020 :
 - la déviation nord d'Agen,
 - la déviation de la Croix blanche - Monbalen, déclarée d'utilité publique le 29 mai 2015, avec un démarrage de travaux prévu fin 2022 ;
- la réalisation du « pont et barreau de Camélat », sous maîtrise d'ouvrage de l'agglomération d'Agen, dont les études et acquisitions foncières font l'objet d'une participation financière de l'État, sous forme d'une subvention inscrite au CPER 2015-2020, et du Conseil départemental de Lot-et-Garonne. Le démarrage des travaux est prévu mi-2022.

Les opérations de la RN21 sous maîtrise d'ouvrage de l'État ont fait l'objet d'une convention de cofinancement du 18 mars 2019, fixant les conditions dans lesquelles l'État, le Département de Lot-et-Garonne, la Communauté d'agglomération d'Agen et la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois participent au financement des sections « La Croix-Blanche - Monbalen » et « Agen nord », dans le cadre du CPER 2015-2020.

1.2 - Le pont et le barreau de Camélat : un contournement ouest d'Agen indispensable au développement économique du département et devenu un enjeu environnemental majeur

La RN21, seul axe Nord-Sud de l'Aquitaine de l'intérieur, est devenue un contresens environnemental dans son tracé actuel : elle paralyse les accès au centre-ville d'Agen en amenant en cœur d'agglomération un trafic de transit inutile à son activité. Elle est responsable des seuls engorgements significatifs de l'agglomération Agenaise (rond-point St Jacques, rond-point de Beauregard, etc.). En voie sur berge (RN1113) sur les quais historiques d'Agen, elle coupe la ville et ses habitants de son fleuve.

Le pont et le barreau de Camélat, situés dans le prolongement de la RN21, vont favoriser le désenclavement de cet axe Nord-Sud et contribuer ainsi au développement économique des territoires du Villeneuvois, du Fumelois mais aussi de l'Albret, en offrant un accès direct aux échangeurs de l'A62 et à la future gare LGV.

Agen est aussi le point de convergence des RD656 et RD813 classées par la Région Nouvelle-Aquitaine dans le réseau routier d'intérêt régional (RRIR) de son SRADDET.

Le projet du pont et du barreau de Camélat, dernier maillon manquant de cet axe Est-Ouest, scellera une connexion moderne entre ces voies : il importe d'effectuer cet effort d'aménagement significatif du territoire sans plus attendre, pour désenclaver les territoires ruraux traversés.

La création du pont et du barreau de Camélat, en œuvrant pour un rééquilibrage des trafics entre la rive droite et la rive gauche de la Garonne, permettra ainsi de désengorger le cœur d'agglomération, en particulier les deux seuls ponts urbains actuels.

Les circulations seront réorganisées et les accès aux pôles économiques comme la Technopole Agen Garonne et l'Agropole s'en trouveront améliorés, particulièrement aux heures de pointe.

Délester le cœur d'Agen d'un trafic de transit, le désengorger est un objectif majeur en terme environnemental. La réalisation du projet permettra en outre d'optimiser le réseau des routes classées à grande circulation (RGC) et celui des itinéraires de transports exceptionnels, en les sortant du cœur de l'agglomération.

Le pont et le barreau de Camélat seront également des éléments structurants pour l'organisation des déplacements en modes doux de l'Ouest de l'agglomération d'Agen, en intégrant une voie dédiée à ces modes de déplacements et connectée avec toutes les pistes cyclables rencontrées sur son itinéraire, ou programmées dans l'environnement du projet. La dimension routière initiale du projet s'accompagne ainsi d'une véritable prise en compte des enjeux environnementaux.

Article 2 – objet du protocole

Le barreau de Camélat est une section routière de 3 km, avec un ouvrage sur la Garonne et un ouvrage sur le Canal latéral, qui reliera la RN21 à l'échangeur ouest d'Agen sur l'A62, inscrit au plan d'investissement autoroutier, en cours de réalisation.

Les études et acquisitions foncières de ce projet sont inscrites au CPER en cours à hauteur de 6 M€ avec une subvention de l'État de 2M€ et des participations du Département de Lot-et-Garonne et de la Communauté d'agglomération d'Agen, à hauteur de 2M€ chacun. Le coût prévisionnel des travaux est de 54 M€ HT. Le coût global de cette opération est donc de 60 M€ HT.

Le présent protocole a pour objet d'acter le montant et les modalités de participation de l'État au financement des travaux du barreau de Camélat et de déterminer la finalité de cet ouvrage.

Article 3 – Modalités de financement

3.1 - Mobilisation de l'enveloppe de 18M€ de l'Etat

L'État s'engage à apporter un montant de subvention forfaitaire de 18 M€ pour le financement des travaux de construction du pont et du barreau de Camélat, en complément des 2 M€ inscrits au CPER en cours, soit un tiers du coût global hors taxes du projet en études et travaux, estimé à 60 M€ HT. Il est convenu de mobiliser le financement disponible dans le cadre du CPER 2015 - 2020 pour favoriser le démarrage d'ici fin 2022 des opérations du « pont et barreau de Camélat » et de la « RN21 entre la Croix Blanche et Monbalen ». Il est par ailleurs convenu que l'opération qui n'aura pas été financée dans le cadre du CPER actuel 2015-2020, prolongé jusqu'en 2022, sera inscrite automatiquement dans le cadre de la contractualisation suivante.

L'opération RN21 « Croix Blanche - Monbalen » est inscrite au CPER pour un montant de 36 M€, dont 21,6 M€ de part Etat. Au 1^{er} janvier 2021, 2,7 M€ ont été affectés pour les études de cette opération, dont 1,62 M€ de l'État. Le coût estimé des études restant à mener jusqu'au démarrage des travaux en 2022 est de 3,3 M€, soit 1,98 M€ pour l'État.

Le montant de la participation financière de l'Etat disponible au CPER actuel, susceptible d'être mobilisé pour l'opération du « pont et barreau de Camélat », correspondant au solde de l'inscription CPER de l'opération RN 21 « Croix Blanche - Monbalen » (dans l'hypothèse où cette dernière ne serait pas suffisamment mature pour démarrer en travaux avant l'opération du pont et du barreau de Camélat) est donc de 18 M€.

Dès lors que les travaux de la section RN21 « La Croix-Blanche - Monbalen » ne pourraient être engagés avant ceux de Camélat, il est convenu qu'un avenant au CPER actera le redéploiement de la part Etat disponible, inscrite au CPER 2015-2020 pour l'opération RN 21 « Croix Blanche - Monbalen », au bénéfice de l'opération du « pont et barreau de Camélat », à hauteur de 18 M€.

Afin d'optimiser l'efficacité du plan de relance et de permettre aux deux maîtres d'ouvrage d'avoir, suffisamment tôt, une visibilité sur les crédits qui leur seront attribués pour chacune de leurs opérations respectives, au titre des enveloppes du CPER 2015-2020, un point d'avancement des deux opérations sera réalisé à la fin du 1^{er} trimestre 2022. L'objectif visé est de permettre à l'une des deux opérations, sinon aux deux, un démarrage des travaux au plus tard au cours de l'été 2022 avec une mise en service rapide de la totalité de l'opération (dans les deux ans).

3.2 – Définition du « démarrage des travaux »

Le démarrage des travaux est défini de la manière suivante :

- Le démarrage s'entend « période de préparation du marché de travaux révolue » (compte-tenu de l'importance des opérations considérées, les marchés auront été attribués au moins 2 à 3 mois avant le démarrage des travaux sur le terrain) ;
- Les marchés de travaux pris en compte doivent permettre la réalisation de la totalité de l'opération, étant entendu que les opérations considérées sont « la section de RN21 la Croix Blanche - Monbalen » et « Le pont et le barreau de Camélat » ;
- Si l'opération est divisée en tranches fonctionnelles, son achèvement ne pourra pas être planifié au-delà de 2024 ;
- Les travaux pris en compte sont les travaux de terrassements de grandes masses et d'ouvrages d'art (courants et non courants) ;

Ainsi, le point d'avancement qui sera réalisé au 1^{er} trimestre 2022 s'attachera à vérifier la pertinence d'une prévision de démarrage des travaux, tel que défini ci-dessus, au début de l'été 2022, au regard des études techniques réalisées, du stade de l'instruction des procédures administratives, de la maîtrise foncière assurée et de la préparation des marchés de travaux nécessaires à la réalisation de la totalité de l'opération.

Dans le cas où les travaux de l'opération « La Croix Blanche - Monbalen » démarreraient avant ceux de Camélat et que ces derniers pourraient malgré tout démarrer avant fin 2022, l'Etat autorisera l'Agglomération d'Agen à démarrer les travaux. Les dépenses afférentes seront éligibles au financement du CPER 2023-2027.

La convention de cofinancement du 18 mars 2019 fixant les conditions dans lesquelles l'État, le Département de Lot-et-Garonne, la Communauté d'agglomération d'Agen et la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois participent au financement des sections « La Croix-Blanche - Monbalen » et « Agen-nord », dans le cadre du CPER 2015-2020 sera modifiée en tant que de besoin par avenant.

Article 4 – Gouvernance des projets du « pont et barreau de Camélat » et de « La Croix Blanche – Monbalen »

L'Agglomération d'Agen, maître d'ouvrage du pont et du barreau de Camélat, associera l'Etat aux différents comités de pilotage dont la fréquence est programmée trimestriellement.

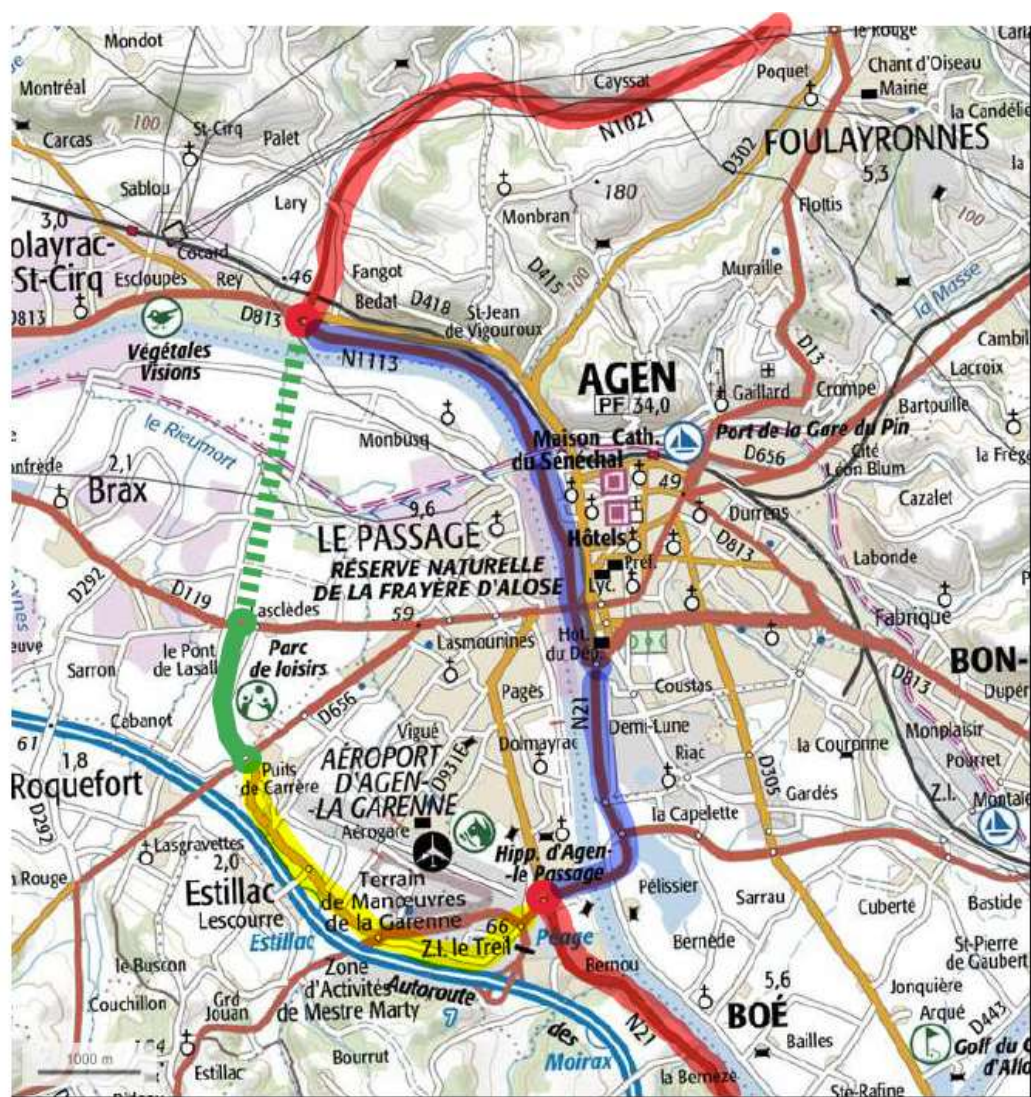
Une gouvernance identique et transparente sera appliquée pour les projets du « pont et barreau de Camélat » et de « La Croix Blanche – Monbalen » pour lesquels les deux signataires du présent protocole sont cofinanceurs.

Ainsi, un comité de pilotage sera mis en place avec la même fréquence et une exigence de même niveau réglementaire (archéologie, environnement, DUP, etc.) sera appliquée pour les deux projets.

Article 5 – Echange de patrimoine

Les deux parties reconnaissent que le trajet cible pour la future RN21 est constitué, depuis le giratoire de Camélat sur la RN1021 (rive droite), par le pont et le barreau de Camélat (trait discontinu vert sur le plan de situation ci-dessous), le tronçon "S3" passant entre la D119 et la D656 (trait continu vert), la RD656E dite rocade d'Estillac et la RD931 (parties surlignées en jaune), jusqu'au rond-point de Beauregard (rive gauche) et ce, conformément à la décision ministérielle du 13 décembre 2018.

Un échange est donc envisagé, notamment avec l'accord du conseil départemental de Lot-et-Garonne, l'agglomération d'Agen intégrant dans son patrimoine les sections actuelles de routes nationales RN1113 et RN21 (parties surlignées en bleu) allant du rond-point de Camélat jusqu'au rond-point de Beauregard rive gauche et passant par la RN1113 (voie sur berge), l'avenue Tissidre (RN21), le pont de Beauregard (RN21).



© IGN 2019 - www.geoportail.gouv.fr/mentions-legales

Longitude : 0° 36' 21" E
Latitude : 44° 11' 57" N

Voiries des collectivités susceptibles d'intégrer le réseau routier national (longueurs approchées)

- ▬▬▬▬▬ pont et barreau de Camélat - 3 000 m
- ▬▬▬▬▬ barreau S3 - 1 200 m
- ▬▬▬▬▬ RD656e et RD931 - 4 200 m

Voirie du réseau routier national (longueur approchée)

- ▬▬▬▬▬ à conserver par l'Etat
- ▬▬▬▬▬ à échanger avec les collectivités 7 600 m dont pont de Beauregard

Les parties conviennent dès à présent de travailler ensemble à la rédaction de la convention tripartite qui organisera le transfert envisagé selon les modalités réglementaires en vigueur.

La préfète de la Région
Nouvelle-Aquitaine

Le président de la communauté
d'agglomération d'Agen

Fabienne BUCCIO

Jean DIONIS DU SEJOUR