



DELIBERATION DU CONSEIL DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

Séance du Jeudi 3 juillet 2014

OBJET : 2014/78_INGENIERIE FINANCIERE DES GRANDES INFRASTRUCTURES DE L'AGGLOMERATION D'AGEN

Nombre de délégués en exercice : **64**

**L'AN DEUX MILLE QUATORZE LE TROIS JUILLET A 18 H15
LE CONSEIL D'AGGLOMERATION D'AGEN s'est réuni en séance publique sous la Présidence de Monsieur JEAN DIONIS DU SEJOUR**

Présents : 56

MRS DIONIS DU SEJOUR, GARCIA, LAZZANA, DEZALOS, DUBOS, DELBREL, CONSTANS, DE SERMET, MRS GILLY, PONSOLLE, RUBIN (SUPPLEANT DE M.COLIN), DELOUVRIE, BACQUA, MMES BONFANTI-DOSSAT, GALAN, MRS VIOLLEAU (SUPPLEANT DE M.DREUIL), CAUSSE, PLO, PRADINES, LABORIE, MME JULIEN, MRS NOUHAUD (SUPPLEANT DE M.SARRAMIAC), GUATTA, LABADIE, PIN
MRS RENOU (SUPPLEANT DE M.BUISSON), LUSSET, CHOLLET, EYSSALET, FELLAH
MMES BRANDOLIN-ROBERT, FRANÇOIS, GALLISSAIRES, GROLLEAU, LAFFORE, BOULMIER, MRS HERMEREL, PECHAVY, RIBERE,
MMES IACHEMET, LAZZANA, LEBEAU, JUILLIA, VERLHAC, LOUBRIAT, COLLET, MAÏOROFF
MRS PANTEIX, TREY D'OUSTEAU, BOCQUET, LAVALLART, MIRANDE
MMES MAILLARD, RICHON, BARAILLES, MEYNARD

Absents : 3

MRS DUPEYRON, GUIGNARD, MME LAMENSANS-GARIBALDI

Pouvoirs : 5

POUVOIR DE Mme KHERKHACH A MME GALLISSAIRES
POUVOIR DE MME ROLAND A M. DUBOS
POUVOIR DE MME CAMBOURNAC A MME BONFANTI-DOSSAT
POUVOIR DE M. TANDONNET A M. DIONIS DU SEJOUR
POUVOIR DE M. PINASSEAU A M. LUSSET

Date d'envoi de la convocation en recommandé :
27/06/2014

Exposé :

I/ Principes généraux de financement

1.1 Le contexte économique et la nécessité de définir une stratégie financière

Lors du Conseil d'Agglomération du 30 avril 2014, le principe de donner la priorité à la fonction d'aménageur de l'Agglomération d'Agen a été approuvé. L'objectif affiché de créer de l'emploi et de la richesse fiscale passe donc principalement par le développement économique du territoire (création et commercialisation du Technopole Agen Garonne, extension d'Agropole, requalification des zones existantes, accompagnement des zones de proximité).

Le schéma des grandes infrastructures, composante majeure de cette politique, a été approuvé lors du conseil du 21 février 2013 puis validé le 30 avril dernier par le Conseil d'Agglomération dans sa nouvelle composition.

Si ces orientations s'inscrivent dans un contexte d'anticipation de reprise de la croissance nationale à moyen terme, il ne demeure pas moins que la situation financière, notamment des acteurs publics, reste aujourd'hui contrainte. Le temps est venu d'envisager une hiérarchisation des priorités d'investissement et une stratégie d'ingénierie financière.

1.2 Les cofinanceurs potentiels

Il apparaîtrait cohérent que l'ensemble des opérations envisagées dans le schéma puisse être supporté à parité entre l'Agglomération, le Département de Lot-et-Garonne et l'Etat (directement via le CPER ou par l'intermédiaire de ses établissements ou concessionnaires comme RFF et Vinci Autoroutes).

➤ *La Région Aquitaine*

Depuis 2007, la Région a pris la décision de ne plus accompagner les collectivités ou établissements publics sur leurs projets routiers. Elle a, en revanche, une compétence en matière de développement économique et joue un rôle majeur dans l'élaboration du Contrat de Plan Etat-Région.

➤ *Le Département de Lot-et-Garonne*

Le Département, quant à lui, intervient sur les routes départementales. Le niveau moyen d'intervention décelé, au regard d'opérations récentes, est le suivant:

- Entretien des routes départementales (voirie et accotements hors agglomération ; uniquement voirie en agglomération).
- Maîtrise d'ouvrage sur les giratoires ou convention de mandat avec participation à 50 % en cas d'initiative des communes ou EPCI.
- Aide au cas par cas sur des opérations structurantes :
 - Déviation Sud-Ouest de Villeneuve (liaison RN21-RD911) : 100%
 - Rocade de Marmande : 74%
 - Liaison Beauregard : 36,5% (à parité avec l'Agglomération d'Agen)

Par conséquent, il apparaît raisonnable que le Conseil Général de Lot-et-Garonne intervienne au tiers des investissements projetés sur le schéma d'ensemble des infrastructures situées sur le territoire de l'Agglomération d'Agen, lequel pèse 43 % du PIB du Lot-et-Garonne et représente 1/3 de la population. Le Villennois et l'Albret seraient parmi les premiers bénéficiaires de la mise en œuvre de ce schéma.

➤ *L'Etat*

Selon les opérations, l'Etat est fondé à intervenir soit directement (RN21 et volet « mobilité » du Contrat de Plan Etat-Région), soit par l'intermédiaire d'établissements qui lui sont rattachés (RFF sur la LGV, la liaison intergares et les rétablissements routiers) ou encore par ses concessionnaires (ASF-Vinci autoroutes pour la réalisation du 2ème échangeur autoroutier).

Il est rappelé que l'Etat est intéressé au premier chef par la programmation envisagée sur le volet routier de l'agglomération en rive gauche en raison des infrastructures nationales projetées : ligne à grande vitesse, gare nouvelle et liaison inter-gares.

1.3 Un schéma des grandes infrastructures au centre des motivations de l'Etat et du Département

L'Etat a validé, à plusieurs reprises, le grand contournement ouest d'Agen, à travers les documents d'urbanisme locaux (SDRA ou SCoT) mais également nationaux (SNIT). En outre, les projets nationaux (LGV, nouvelle gare) en rive gauche justifient largement un accompagnement de l'Etat sur une desserte routière de ces infrastructures qui se veut le prolongement logique de la RN21, laquelle doit poursuivre néanmoins sa restructuration (sécurisation et recalibrage lorsque nécessaire et socio-économiquement pertinent).

Le Département, quant à lui, à la lumière des interventions constatées par ailleurs, est un acteur largement concerné par ce schéma initié par l'Agglomération.

La volonté d'accompagner l'Agglomération d'Agen, d'ailleurs précisée par le courrier du Président du Département à l'attention du Premier Ministre le 24 avril 2014, confirme qu'il est équitable pour l'Agglomération d'Agen de solliciter le soutien du Département au tiers non seulement pour une opération d'aménagement du territoire intéressant le bassin de vie Agenais mais aussi pour une organisation des transports et de la mobilité à vocation départementale indéniable ; en effet, le Pont de Camélat et son barreau, dans le contexte nouveau de la future gare TGV et du 2^{ème} échangeur autoroutier, constitueront un axe privilégié de transit N/S, S/N et de grand contournement Ouest de l'Agglomération d'Agen. Rappelons en effet que ce schéma des infrastructures constitue un lien évident Nord-Sud (niveau Albret)

Par conséquent, il est proposé de fixer la règle de financement suivante pour l'ensemble du schéma (à nuancer selon les infrastructures) :

- Agglomération d'Agen : 1/3
- Département de Lot-et-Garonne : 1/3
- Etat (et autres) : 1/3

II/ Les plans de financement envisagés, opération par opération

2.1 Amorce de la Rcade Ouest d'Agen (barreau dit S3 entre la RD119 et la RD656, giratoire G3 sur la RD656, giratoire G4 et G8 sur la RD119, réaménagement de la RD656 entre le giratoire de Walibi)

Maîtrise d'ouvrage
Agglomération d'Agen

Résumé de l'opération (objet et procédures)

- Maître d'œuvre désigné
- Bilan de la concertation tiré en conseil du 15 mai 2014
- AVP à valider en conseil du 3 juillet 2014

Calendrier des travaux et de mise en service

- Début des travaux : été 2015
- Mise en service : mi 2016

Coût total (foncier, travaux, honoraires divers)
10 100 000 €HT

Plan de financement (distinction sera faite dans le détail selon qu'il s'agit de giratoires ou de sections courantes)

- Région : 1,5%
- Agglomération d'Agen : 33%
- Département de Lot-et-Garonne : 33%
- Etat (GPSO-RFF) : 27,5%
- Etat (EDF) : 5%

2.2 Pont et barreau de Camélat

Maîtrise d'ouvrage
Agglomération d'Agen

Résumé de l'opération (objet et procédures)

- Etude de faisabilité réalisée (CETE 2009 et Egis 2013)
- Assistant à Maîtrise d'Ouvrage désigné pour la définition du programme
- Nécessité de revoir la priorisation des travaux de l'axe RN21, notamment le tronçon La Croix Blanche – Monbalen, dans le cadre des travaux d'élaboration du Volet « Mobilité » du prochain CPER

Calendrier de mise en service

- Début des travaux : 2019
- Mise en service : 2022

Coût total (foncier, travaux, honoraires divers) : 50 M€ HT

Plan de financement

- Agglomération d'Agen : 33%
- Département de Lot-et-Garonne : 33%
- Etat (CPER 2015-2020) : 33%
- Agglomération de Villeneuve : 1%

Il est donc suggéré de flécher dans le prochain CPER les travaux de la RN 21 en rive droite de la Garonne et non pas en lieu et place du tronçon La Croix Blanche-Monbalen mais en adaptation des travaux à réaliser sur celui-ci, et ainsi conserver tout naturellement des crédits pour l'amélioration de ce tronçon.

La justification de ce changement d'orientation est la suivante :

Doublement de la RN21 :

Le volet mobilité du contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 n'est pas encore arrêté, notamment du point de vue de la répartition des financements entre les parties routière et ferroviaire. En effet, l'Etat souhaite inscrire 260M€ pour financer principalement la rocade de Bordeaux (150M€ d'aides de l'Etat), la RN134 d'Oloron (69M€ d'aides de l'Etat) et la RN21 (33M€ d'aides de l'Etat). La Région, quant à elle, a opté, contrairement à d'autres régions (Midi-Pyrénées par exemple), pour un abandon de son soutien aux opérations routières pour se consacrer exclusivement à sa compétence ferroviaire. Ainsi, si l'Etat propose une participation de 152M€ sur le ferroviaire, la Région sollicite l'Etat pour 235M€.

A ce jour, le projet de CPER 2015-2020 propose pour la RN21 de financer :

- La Croix Blanche – Monbalen : coût total de 36M€ TTC (aide Etat : 21,6M€). Il s'agit d'un report du dernier contrat qui nécessitera un avenant puisque le plan de financement initial se basait sur un investissement de 30M€ TTC financé par :
 - L'Etat : 18M€
 - Le Département de Lot-et-Garonne : 7.81M€
 - La Communauté d'Agglomération d'Agen : 3.42M€
 - La Communauté de Communes du Grand Villeneuvois : 0.77M€
- Aménagements à l'Est de Périgueux et divers aménagements de sécurité en Dordogne : 13.5M€ (aide Etat : 8.1M€). A noter que le CG24 finance l'intégralité du solde (40%).
- Déviation Agen Nord : 5M€ (aide Etat : 3M€) pour le financement des études. Cette opération est inscrite en priorité n°7.

Pour le tronçon La Croix Blanche – Monbalen, si les études sont certes bien avancées, le projet reste en lui-même discutable :

- ✓ Le coût est réévalué à la hausse de 20% par rapport au dernier CPER ;
L'avis de l'autorité environnementale semble relativement réservé sur des aspects essentiels. en particulier sur les retombées socio-économiques de l'infrastructure (qui porte sur la liaison Agen – Villeneuve/Lot) ; Ainsi, « sur la base en effet, selon le choix du tracé retenu, le Taux de Rentabilité Interne (TRI) de ce projet est de 8,08 à 11,49 %. [...] L'essentiel du bénéfice actualisé serait obtenu par la valorisation du gain de 5 minutes prévu sur le temps de parcours par rapport à la situation de 2010 ». (p. 18 et 19)
- Mais également, du point de vue environnemental puisque, s'agissant toujours des retombées socio-économiques, « les coûts de pollution et des nuisances seraient pratiquement triplés en 25 ans (à hauteur de 465k€ par an). Qui plus est, « les impacts sur l'eau et la biodiversité [...] ne sont pas pris en compte par la méthode usuelle d'évaluation socioéconomique ». (p.19)

- Et au regard du volet urbanistique car le tracé retenu « s'effectue au détriment des milieux naturels et agricoles, et accroît le risque de développement d'une urbanisation diffuse le long de la RN21 actuelle dans la section qui sera déclassée, hors agglomération, alors qu'il n'existe pas de SCoT couvrant l'ensemble du territoire concerné, et que deux des communes présentent déjà des projets de zones d'activités dans leur PLU. » (p. 3)

✓ Enfin, les élus locaux ne paraissent pas unanimes sur le tracé choisi

Pont et Barreau de Camélat :

Lors du Conseil d'Agglomération du 14 novembre 2013, en présence du Président du Conseil Général de Lot-et-Garonne, le bureau d'études Egis avait présenté une étude de faisabilité du Pont et du Barreau de Camélat (de la RN21 à la RD119), notamment du point de vue hydraulique.

L'estimation financière corroborait celle affichée lors du conseil du 21 février 2013 au sortir duquel l'Agglomération d'Agen affirmait son intention d'en assurer la maîtrise d'ouvrage. La fiche correspondante de notre Programme Pluriannuel d'Investissement fait apparaître un coût total de 45 370 000€HT.

Les études menées depuis par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du Sud-Ouest démontrent tout l'intérêt de cet ouvrage :

- Du point de vue du trafic et de l'impact sur les franchissements actuels de Garonne : une estimation à horizon 2025 des trafics moyens journaliers de l'ordre de 7 340 véhicules sur le barreau de Camélat c'est-à-dire la section comprise entre le giratoire de Camélat, actuellement en place rive droite, et la RD119 et de 15 500 véhicules jour à horizon 2040. Il est important, par ailleurs, de préciser que l'étude ne prend pas en compte les impacts potentiels d'autres projets importants comme l'extension du parc Walibi (potentiellement génératrice d'un accroissement du nombre de visiteurs de plus de 60% à l'horizon 2025) ou comme la réalisation de la 3^{ème} phase de l'Agropole, potentiellement génératrice de plus d'un millier d'emplois.

Enfin, le projet permettra dès 2025, de délester les autres itinéraires de franchissement de la Garonne du trafic de transit (pont de pierre : - 2 220 véhicules par jour environ, pont de Beaugard : - 4 450 véhicules par jour).

- Du point de vue de l'utilité départementale avec un accès direct au nouvel échangeur autoroutier et aux pôles d'emplois (Agropole...) pour le Villeneuvois et le Néracais.

- Du point de vue des retombées socio-économiques : quelque soit le scénario retenu (bas ou haut) pour la génération de déplacements liés à la gare LGV et au Technopole Agen-Garonne, le projet global (Pont, Barreau de Camélat et nouvel échangeur autoroutier) est largement rentable pour la collectivité avec un Taux de Rentabilité Interne (TRI) socio-économique compris entre 24% et 35% selon le scénario considéré, donc nettement supérieur au taux d'actualisation tutélaire de 4%. Cette rentabilité est d'autant plus importante que l'essentiel des gains provient des gains de temps monétarisés ainsi que des gains liés à une économie de carburant pour les véhicules et donc usagers. Enfin, nous retiendrons, que pour 1€ investi, les retombées socio-économiques (usagers, Etat, collectivités, riverains ...) atteignent entre 5,7 € et 9,5€ selon le scénario bas ou haut.

SYNTHESE COMPARATIVE DES DEUX PROJETS

	Projet La Croix Blanche – Monbalen	Projet Pont et Barreau de Camélat
Taux de rentabilité Interne socioéconomique (référence minimale à 4%)	Entre 8.08 et 11.49%	Entre 24 et 35%
Volet environnemental	coûts de pollution et des nuisances pratiquement triplés en 25 ans	Délestage des franchissements actuels sur Garonne
Volet urbanistique	risque accru de développement d'une urbanisation diffuse le long de la RN21 actuelle	Cohérence d'ensemble du projet avec le bassin d'emploi (Walibi, Agropole, Technopole Agen Garonne) et accès direct à l'échangeur
Volet politique	des discussions encore non abouties dans le choix du tracé	Un projet concerté (depuis l'approbation du SDRA en 1998) qui lie le néracais et le villeneuvois

2.3 Echangeur ouest d'Agen

Maîtrise d'ouvrage
ASF – Vinci autoroutes

Résumé de l'opération (objet et procédures)

- Etude d'opportunité positive (janvier 2013)
- Commande du Dossier de Demande de Principe de l'Etat à Vinci le 11 février 2014
- Enquête publique envisagée au cours du 1^{er} semestre 2015

Calendrier de mise en service

- Début des travaux : 2017
- Mise en service : 2018

Coût total (foncier, travaux, honoraires divers)

- 17,5 M€ HT coût affiché dans la fiche PPI

Plan de financement

Agglomération d'Agen : 35%
Département de Lot-et-Garonne : 35%
Etat (ASF Vinci autoroutes) : 30%

En synthèse, le coût global des infrastructures présentées s'élève à 77,60M€HT.

PLAN DE FINANCEMENT GÉNÉRAL :

- Etat / Etablissements de rattachements / concessionnaires : **32,4 %** soit 25,15 M€ HT
- Département de Lot-et-Garonne : **33,4%** soit 25,92 M€ HT
- Agglomération d'Agen : **33,4%** soit 25,92 M€ HT
- Autres :
 - Agglomération de Villeneuve : **0,7%** soit 0,5 M€ HT
 - Région Aquitaine : **0,1%** soit 0,1 M€ HT

Vu l'article L 5216-5 du Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu la délibération du Conseil d'Agglomération du 21 février 2013 relative au schéma des grandes infrastructures,
Vu la délibération du Conseil d'Agglomération du 30 avril 2014 relative au projet de mandat,
Vu la résolution du bureau communautaire du 22 mai 2014 portant constitution du comité d'ingénierie des infrastructures,
Vu le Chapitre 1 Titre III des Statuts de l'Agglomération d'Agen, relatif aux compétences obligatoires exercées par l'Agglomération, de développement économique et d'aménagement de l'espace,
Le Bureau communautaire consulté en date des 5,12 et 26 juin 2014,
La Commission des Finances informée le 17 juin 2014,
Vu l'avis favorable de la Commission Scot, grandes infrastructures en date du 30 juin 2014,
Considérant les opérations inscrites dans le CPER 2007-2013, et celles présentées dans le projet de CPER 2014-2020, et la réactualisation des prix,
Considérant le retard pris par l'Etat sur la mise en 2x2 voies de la RN21 entre Villeneuve-sur-Lot et Agen, notamment pour le tronçon La Croix Blanche – Monbalen, entraînant une réinscription de ce projet de CPER en CPER et l'absence totale de garantie que cette opération voit enfin le jour dans le cadre du prochain contrat en cours de préparation,
Considérant, à l'inverse, la volonté de l'Agglomération d'Agen de voir se réaliser le Pont et le Barreau de Camélat, en prenant la maîtrise d'ouvrage de l'opération à l'instar de ce qui a pu être réalisé sur la déviation de Beauregard,
Considérant l'avis de l'autorité environnementale n°2013-100 sur le projet La Croix Blanche – Monbalen,
Considérant les études techniques réalisées pour le programme des grandes infrastructures de l'agenais, notamment celle du CETE,

LE CONSEIL D'AGGLOMERATION,

après en avoir délibéré à la majorité des votants

(5 abstentions : Mme Laffore, M. Eyssalet, Mme Loubriat, Mme Juillia, M. Mirande)

DECIDE

1°/ DE DONNER mandat au Président pour solliciter les différents partenaires potentiels, sur la base des plans de financement proposés opération par opération, afin d'accompagner financièrement l'Agglomération dans la programmation et la réalisation des infrastructures envisagées,

2°/ D'INSCRIRE dans le Contrat de Plan Etat-Région l'opération Pont et Barreau de Camélat, en sollicitant l'Etat pour le déclassement de l'actuelle voie sur berge au profit d'un itinéraire national empruntant le nouveau Pont de Camélat, son accès à la RD 119 et son prolongement via la RD656E jusqu'au giratoire de Beauregard,

3°/ DE MANDATER le Président pour entreprendre avec le Président du Conseil Général une démarche commune afin de solliciter de l'Etat et notamment du Premier Ministre un abondement des crédits pour l'instant prévu au CPER 2014-2020 en vu de parfaire le plan de financement du Pont et du barreau de Camélat,

4°/ DE MANDATER le Président, à défaut d'aboutissement de cette démarche commune, pour négocier une nouvelle planification des crédits à affecter au recalibrage de la RN21 pour que soient rendus compatibles à la fois ce recalibrage et la réalisation du Pont et du barreau de Camélat.

**Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus
Pour extrait conforme,
Le Président**

Le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Bordeaux dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture

Affichage le 9/07/2014

Télétransmission le 9/07/2014

Jean DIONIS du SEJOUR

The image shows a handwritten signature in blue ink that reads "Jean Dionis du Sejour". To the right of the signature is a blue stamp of the Agglomération AGEN, which features a stylized logo and the text "AGGLOMÉRATION AGEN".