

Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale de Nouvelle-Aquitaine sur le projet de création du tronçon est du contournement routier de la commune de Marmande (47)

Avis NA-2026-022560/GUNENV

Localisation du projet :

Commune de Marmande (47)

Maître d'ouvrage :

Conseil départemental du Lot-et-Garonne

Avis émis à la demande de l'Autorité décisionnaire :

Préfet de Lot-et-Garonne

En date du :

20 août 2026

Dans le cadre de la procédure d'autorisation : Autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'eau
L'Agence régionale de santé et le Préfet de département au titre de ses attributions dans le domaine de
l'environnement ayant été consultés.

Préambule

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à la réalisation.

En application du décret n°2020-844, publié au JORF le 4 juillet 2020, relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est rendu par la MRAe.

En application de l'article L.122-1 du Code de l'environnement, l'avis de l'Autorité environnementale doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19.

En application du L.122-1-1, la décision de l'autorité compétente précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine. En application du R.122-13, le bilan du suivi de la réalisation des prescriptions, mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter, réduire et compenser ces incidences devra être transmis pour information à l'Autorité environnementale.

Le présent avis vaudra pour toutes les procédures d'autorisation conduites sur ce même projet sous réserve d'absence de modification de l'étude d'impact (article L. 122.1-1 III du Code de l'environnement).

Cet avis d'autorité environnementale a été rendu par délibération de la commission collégiale de la MRAe de Nouvelle-Aquitaine.

Ont participé et délibéré : Cédric GHESQUIERES, Patrice GUYOT, Pierre LEVAVASSEUR, Jessica MAKOWIAK, Catherine RIVOALLON PUSTOC'H, Elise VILLENEUVE.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

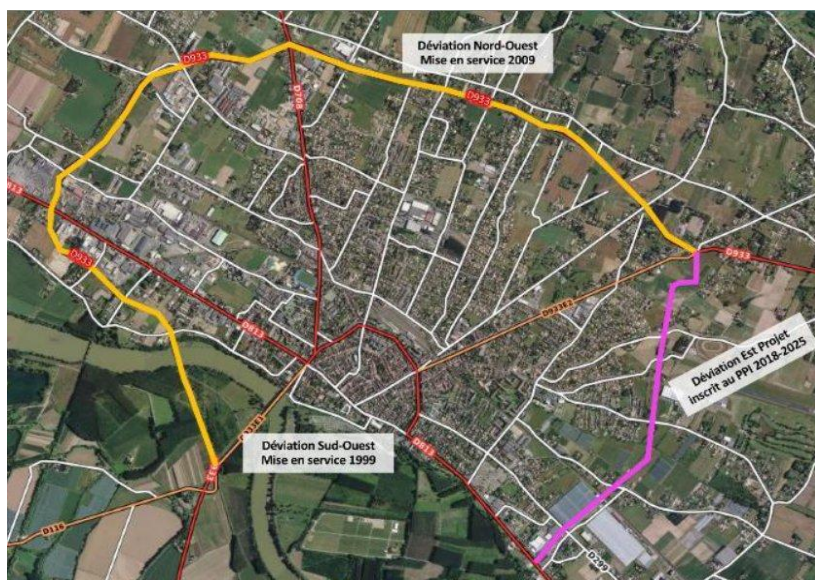
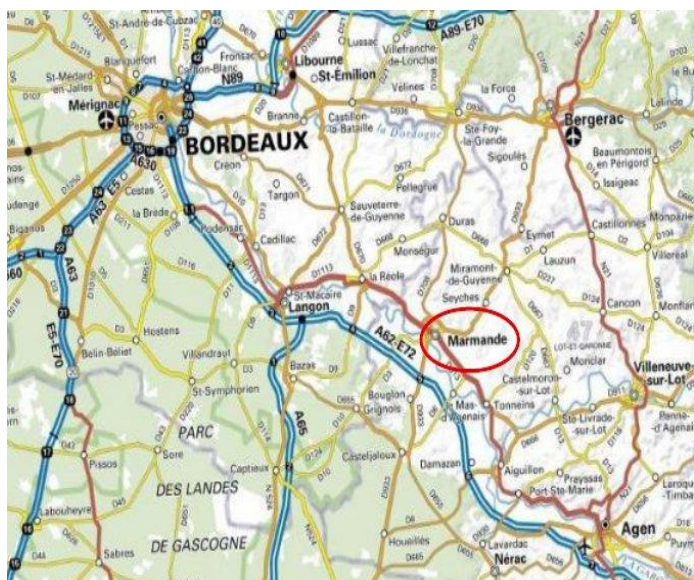
I – Le projet et son contexte

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) porte sur le projet de création du tronçon est du contournement routier (rocade) de la ville de Marmande, dans le département du Lot-et-Garonne (47). Située à l'ouest du département, Marmande est une sous-préfecture distante d'environ 64 km à l'ouest d'Agen, et à environ 71 km à l'est de Bordeaux.

Située en bordure de la Garonne, Marmande constitue le principal pôle de développement de la partie ouest du département. Elle est dotée d'un boulevard semi-circulaire (RD 813) délimitant le centre-ville historique, ainsi que d'un réseau de routes départementales assurant sa desserte et sa traversée : la RD 933E1 au sud, franchissant le pont suspendu Renault Jean ; la RD 813 à l'ouest la reliant à La Réole puis Bordeaux, et se prolongeant au-delà du centre-ville au sud-est, en direction de Tonneins, puis de Villeneuve-sur-Lot via la RD 666 ; la RD813 en direction d'Agen et enfin les RD 708 et 933E2 assurant un accès traversant du centre-ville au sud en direction du nord. Plus au sud, l'A62 relie Bordeaux à Toulouse.

Le projet, objet du présent avis de la MRAe, consiste à finaliser le projet de contournement routier de Marmande par la création de son dernier tronçon, venant se connecter au tronçon nord, inauguré en 2009, lui-même relié au tronçon ouest, initié en 1999. Ce projet est inscrit dans le plan de modernisation 2010-2025 du réseau routier départemental porté par le conseil départemental du Lot-et-Garonne.

Le projet consiste à créer une route bidirectionnelle de 2x1 voies d'une longueur d'environ 2,8 km, connectant les deux autres tronçons existants au niveau du giratoire desservant la RD 933 pour la partie nord, et le giratoire desservant la RD 813 pour la partie sud.



À gauche : Plan de localisation de la commune d'implantation du projet, et à droite, carte de localisation du tracé du tronçon est du contournement routier – extraits de l'étude d'impact, pages 153 et 4.

La superficie de l'emprise globale du projet n'est pas précisée dans l'étude d'impact **et mériterait de l'être**. Ce dernier se compose de l'ensemble des éléments et réalisations suivants :

- création d'une voie bidirectionnelle d'une largeur totale de 7 m, d'une superficie de 5,1 ha constituant l'axe routier principal ;
- déplacement du giratoire Hélène Boucher et décalage de la rue éponyme plus au nord, reprise de la contre-allée sud, déplacement du giratoire de la rue Jean Mermoz vers l'ouest, création de carrefours giratoires au niveau de la rue de Gounod, et d'une bretelle de desserte de la rue Jean Mermoz ;
- rétablissement des communications existantes vers six axes routiers locaux via des axes d'insertion,
- création de quatre bassins de recueil des eaux pluviales et de leur traitement, accompagnés d'un réseau de fossés interconnectés de part et d'autre de la route ; aménagement d'une zone d'expansion de crues d'environ 45 000 m³ au droit du ruisseau de l'Eaubonne, devant assurer la transparence hydraulique de l'ouvrage, implantation de dalles béton et de deux ouvrages hydrauliques de franchissement du ruisseau de l'Eaubonne ;
- suppression du passage à niveau n°100 traversant la voie ferrée Bordeaux-Sète au niveau de la rue Hélène Boucher et son remplacement par un pont-route assurant le franchissement en hauteur de la voie ferrée ; création d'une passerelle pour piétons et vélos franchissant la rue Jean Mermoz ; reprise et prolongement de la piste cyclable longeant les deux autres tronçons de la déviation routière, déploiement des réseaux divers ;
- création d'écrans acoustiques de deux mètres de haut de part et d'autre du tronçon routier, sur l'intégralité de sa longueur, réalisation des aménagements paysagers comprenant la plantation de

massifs boisés et arbustifs de part et d'autre des voies, accompagnés de haies, et création d'un bassin de pluie végétalisé au sein de la zone d'expansion de crues.



Plan de masse du tracé global du tronçon routier est (pivoté est/ouest) et ses principaux aménagements – extrait de l'étude d'impact, page 40.

Les travaux seront réalisés en plusieurs phases successives pour une période globale estimée à trois ans. Ils débiteront sur le secteur nord, au niveau du giratoire connectant la RD 933, en direction du sud, par l'aménagement de la zone d'expansion de crues et ses ouvrages hydrauliques associés aux alentours de juillet 2027. Ils seront suivis de la section courante du tronçon routier aux alentours de juillet 2028 et seront progressivement accompagnés, à mesure de leur avancement, de la réalisation des ouvrages de gestion hydraulique, courant août 2029¹.

Procédures relatives au projet

De par ses caractéristiques, le projet est soumis à examen au cas par cas en application de la catégorie n°6 du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement relative aux constructions de routes lorsque la nouvelle route est inférieure à 10 km, ce qui est le cas du présent projet puisqu'il constitue une route départementale de 2,8 km.

Toutefois, le pétitionnaire a réalisé volontairement une étude d'impact, compte tenu de la nature du projet implanté au sein d'espaces naturels et non urbanisés, afin de mieux intégrer l'environnement dans la conception du projet, et en cherchant à mettre en œuvre une séquence complète d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet. De ce fait, il est soumis à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale, objet du présent document.

Cet avis est sollicité dans le cadre d'une procédure d'autorisation environnementale, notamment au titre des rubriques de la nomenclature relative à la Loi sur l'eau. Il nécessite par ailleurs la production d'un dossier de classement/déclassement de voiries², une demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leurs habitats au titre du Code de l'environnement et, dans l'hypothèse où les acquisitions amiables nécessaires de biens en vue de la réalisation du projet n'aboutiraient pas, une déclaration d'utilité publique (DUP) au titre de l'article L.110-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, afin d'obtenir l'ensemble de la maîtrise foncière nécessaire à la réalisation du projet.

Concernant l'information du public, une enquête publique unique regroupant la DUP et la demande d'autorisation environnementale sera réalisée.

Principaux enjeux

Les principaux enjeux concernent l'identification et la préservation des zones humides et habitats à forts enjeux écologiques, favorables à certaines espèces protégées, dont certaines présentent des enjeux locaux de conservation, la prise en compte et la gestion du risque d'inondation, la gestion des eaux pluviales, les nuisances sonores et l'intégration paysagère du projet.

Articulation avec les documents d'urbanisme

La commune de Marmande dispose d'un plan local d'urbanisme (PLU) communal, approuvé le 16 novembre 2020 et dont la révision, prescrite le 13 juin 2022, a été arrêtée en juillet 2025 et a fait l'objet d'un

¹La MRAe note que plusieurs dates de mise en service différentes figurent dans le dossier. Par convention elle a retenu celle d'août 2029.

²Conformément aux dispositions des articles L.131-4 et suivants du code de la voirie routière.

avis de la MRAe³, qui mentionnait spécifiquement ce projet. Une grande majorité de l'enveloppe globale du projet se situe en zone agricole A. Un petit espace recoupe le zonage 1AUx d'activités économiques au niveau de la rue Jean Mermoz (entreprise LISI Aérospace). Enfin, la portion située la plus au sud du projet recoupe une zone UF d'ensembles urbains extra-rocade déconnectés du centre-ville.

L'intégralité de l'enveloppe du projet fait l'objet d'un emplacement réservé spécifique au titre des voiries et espaces publics⁴, inscrit depuis 1998 dans le cadre de la révision du PLU. Cet emplacement réservé a valeur de servitude d'utilité publique pour garantir la réalisation du projet.

L'espace du projet est couvert par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération Val de Garonne-Guyenne-Gascogne, dont le document d'orientation et d'objectifs (DOO) prescrit la poursuite de la déviation de Marmande au sein des documents d'urbanisme locaux.

II – Analyse de la qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale est une démarche itérative qui doit permettre au porteur du projet, ainsi qu'au public, de s'assurer de la meilleure prise en compte possible des enjeux environnementaux. Le présent avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à éclairer la ou les autorités en charge des autorisations, le public et le maître d'ouvrage.

Qualité générale des documents

Le dossier présenté comprend une étude d'impact et un résumé non technique qui répondent aux attendus de l'article R.122-5 du Code de l'environnement. Ces documents sont accompagnés d'études techniques spécifiques⁵, ainsi que d'un dossier de demande de dérogation relative aux espèces protégées, daté de juillet 2026.

Sur la forme, le contenu de l'étude d'impact transmise à la MRAe est détaillé. Des tableaux, diagrammes, schémas et cartographies illustrent et synthétisent les différentes thématiques environnementales abordées. Le choix a été fait de présenter chaque grande partie de l'étude d'impact sous forme de différents cahiers⁶ comportant chacun son propre sommaire et sa propre pagination.

La MRAe remarque que cette présentation ne facilite pas la lecture de l'étude d'impact qui s'en trouve fractionnée, et oblige à de fréquents renvois à l'intérieur des cahiers. En outre, l'existence d'une pagination propre à chaque cahier nuit à la lisibilité de l'ensemble dans un document qui a vocation à exposer de façon continue et progressive toutes les sous-parties qui le composent.

La MRAe recommande une présentation sous forme d'un document assorti d'un sommaire et d'une pagination adaptée, de façon à apporter plus de cohérence et de lisibilité au dossier d'étude d'impact.

Sur le fond, les principaux enjeux sont globalement bien identifiés et évalués. Des mesures pour Éviter, Réduire et Compenser (ERC) les incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine sont définies, de même que des mesures d'accompagnement et de suivi.

Le résumé non technique reprend les principaux éléments de l'étude de manière claire et lisible et permet d'appréhender de façon synthétique et simplifiée le projet et les enjeux. **La MRAe recommande toutefois de le compléter** en y intégrant l'étude des incidences du projet sur les sites Natura 2000, une analyse de la vulnérabilité du projet au changement climatique, la justification de l'absence d'effets cumulés du projet avec d'autres existants ou approuvés, une analyse de l'évolution probable de l'environnement du projet en l'absence de sa réalisation et la présentation des scénarios alternatifs d'implantation du projet, tels que mentionnés dans l'étude d'impact.

Dans le cadre de l'analyse de l'état initial du site d'implantation du projet et de ses environs, des **aires d'études ont été définies**, dont les dimensions et caractéristiques sont détaillées et représentées page 183.

L'aire d'étude immédiate (AEI) du projet représente l'emprise du projet augmentée d'une bande périmétrale de 50 m. L'aire d'étude rapprochée (AER) correspond à l'AEI augmentée de la zone d'influence théorique du projet vis-à-vis des espèces et milieux environnants. L'aire d'étude éloignée (AEE) correspond à l'AEI augmentée d'une bande tampon variant de 5 à 10 km, afin de prendre en compte certains zonages naturels et l'étude des chiroptères.

³Consultable à cette adresse: https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/pp_2025_18465_plu_marmande_47_signe.pdf

⁴D'après les dispositions de l'article L.151-41 du Code de l'urbanisme

⁵Le dossier comprend ainsi : une étude de comptage du trafic et analyse des poids-lourds sur les boulevards de Marmande, datée de décembre 2023 ; une étude d'optimisation du dimensionnement des ouvrages hydrauliques, datée de février 2026 ; une note relative à la suppression du passage à niveau ferroviaire n°100 dans la commune de Marmande, datée d'avril 2025 ; une étude géotechnique de type « G5 », datée d'octobre 2025 ; un rapport d'étude acoustique daté de juin 2025 ; une étude de modélisation des trafics routiers au niveau des liaisons RD 933 et 813 – tronçon est de la déviation, datée de juillet 2021.

⁶On trouve ainsi le sommaire de l'étude d'impact, le contexte et son contenu, une présentation du projet, l'état initial de l'environnement, les impacts, les effets cumulés du projet avec d'autres, sa compatibilité avec les documents d'urbanisme, des compléments spécifiques relatifs aux infrastructures de transport, les coûts estimés des mesures d'évitement, réduction et compensation, l'étude d'incidence sur les sites Natura 2000, la présentation des méthodes utilisées et la description des éventuelles difficultés rencontrées.

II-1 Analyse de l'état initial du site du projet et de son environnement, des effets du projet sur l'environnement, et des mesures pour éviter, réduire et compenser ses incidences

Milieu physique

Topographie

Le terrain d'implantation du projet présente une topographie relativement plane, comprise entre 30 et 40 m NGF. La pente générale, orientée nord/sud, est de l'ordre de 1 %, avec 14 % au plus fort.

L'étude d'impact présente en page 94 le bilan global des mouvements de terres liés à la réalisation du projet. Les volumes de déblais étant inférieurs à ceux de remblais, le projet engendre un déficit en matériaux de l'ordre de 42 980 m³ auquel s'ajoutent 36 600 m³ de terres à décaper.

Selon les résultats d'une étude géotechnique de type « G2 avant-projet » réalisée pour le projet, certains matériaux issus des déblais pourront être réemployés sur site pour la mise en œuvre des remblais, moyennant traitements préalables. Ces données devront être confirmées par une étude géotechnique approfondie de type « G2 Pro ».

Les déchets seront collectés, triés et stockés quotidiennement dans des contenants adaptés à leur nature avant évacuation pour prise en charge par les filières adaptées. Des mesures seront prises en phase de chantier pour éviter toute pollution accidentelle des milieux récepteurs : présence de kits anti-pollution dans les engins de chantier et près des berges, protection minérale des talus pour éviter les départs de fines de béton, définition de zones de stockage temporaires de matériels et matériaux hors zones inondables, installation d'assainissement autonome pour traiter les matières organiques issues de la base-vie.

Hydrographie

Le site du projet est situé dans le bassin versant de la Garonne, du confluent du Lot au confluent de la Dordogne. Il recoupe au nord le ruisseau de Bouilhats, et celui de l'Eaubonne au sud. Ces deux cours d'eau se jettent ensuite dans le Trec, affluent de la Garonne. La station de mesure du Trec de Marmande relève un état écologique médiocre et chimique moyen pour ce dernier.

L'enveloppe du projet et ses abords recoupent quatre masses d'eau souterraines⁷ dont l'état quantitatif est jugé bon, à l'exception de la troisième. Le dossier indique que, dans le cadre de la réalisation d'études géotechniques, plusieurs ouvrages mesurant la profondeur du niveau de la nappe souterraine au droit de l'emprise du projet ont été réalisés en mars 2000, puis avril 2025, permettant de mesurer sa variation et ses plus hauts niveaux. Le dossier conclut que la réalisation du projet n'aura pas pour effet d'intercepter la nappe.

L'aire d'étude n'intersecte aucun périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable destinée à l'alimentation humaine.

La réalisation du projet induit l'imperméabilisation d'une portion de son enveloppe et aura pour effet de modifier les écoulements d'eaux provenant des bassins versants interceptés par le projet (702 ha pour celui du Bouilhats et 336 ha pour celui de l'Eaubonne). Le secteur nord sera pourvu de trois bassins de rétention des eaux pluviales à débit régulé avant rejet dans le ruisseau de l'Eaubonne. Le secteur sud comportera un bassin longitudinal avec rejet à débit régulé vers le réseau public existant.

Les eaux de ruissellement de la voirie seront collectées par des ouvrages de type fossés, dimensionnés pour gérer des épisodes pluvieux de type décennal selon le dossier, et seront ensuite acheminées vers des bassins de collecte assurant également leur rétention pour traiter les pollutions. Ils seront dimensionnés pour un temps de retour de 20 ans et munis de systèmes de confinement de type vannes, pour éviter tout rejet accidentel de polluants.

En situation d'épisode d'inondation, le projet prévoit l'aménagement d'une zone d'expansion des crues d'une superficie d'environ 48 000 m², à proximité de l'Eaubonne. Elle sera réalisée en déblais, avec une légère pente permettant de rediriger les écoulements interceptés vers l'Eaubonne en fin d'épisode.

La MRAe recommande de prévoir un suivi piézométrique de la zone d'expansion de crue, afin de mesurer sur une année complète les mouvements de la nappe et les hauteurs maximales atteintes, dans l'optique de vérifier sa capacité à limiter les risques de remontée de nappe par le fond de l'ouvrage.

Risques naturels

La commune de Marmande est principalement concernée par le risque d'inondation et dispose d'un plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) approuvé le 7 septembre 2010, ayant fait l'objet d'une révision approuvée le 17 mars 2020. Bien que situé pour partie dans le lit majeur de la Garonne, le secteur d'implantation du projet ne recoupe pas les zones inondables mentionnées dans le PPRI.

Toutefois, le dossier précise que sa partie sud recoupe le périmètre de crue exceptionnelle du ruisseau du Bouilhats, défini dans l'atlas des zones inondables du Lot-et-Garonne. Ce document informe sur la potentialité de survenue d'un phénomène de crues, qui risque d'être accentué par les modifications de la topographie naturelle liées au projet, notamment par la création de merlons. Par ailleurs, le site du projet se situe en zones

⁷ Alluvions de la Garonne aval, entre la confluence du Lot et Langon, calcaires du Jurassique moyen et supérieur, sables, graviers, grès et calcaires de l'Eocène, et multicouche calcaire du centre du Bassin aquitain.

potentiellement sujettes aux débordements de nappe (partie nord) et d'inondation de caves (partie sud).

La MRAe relève que le dossier n'identifie pas la présence d'un risque de retrait et de gonflement des argiles au droit du site du projet, dont le niveau d'aléa est qualifié de « moyen ». **Elle recommande de compléter l'étude d'impact sur ce point, en prenant en considération ce risque, en lien avec les différentes études géotechniques à mener dans le cadre de la construction des ouvrages du projet.**

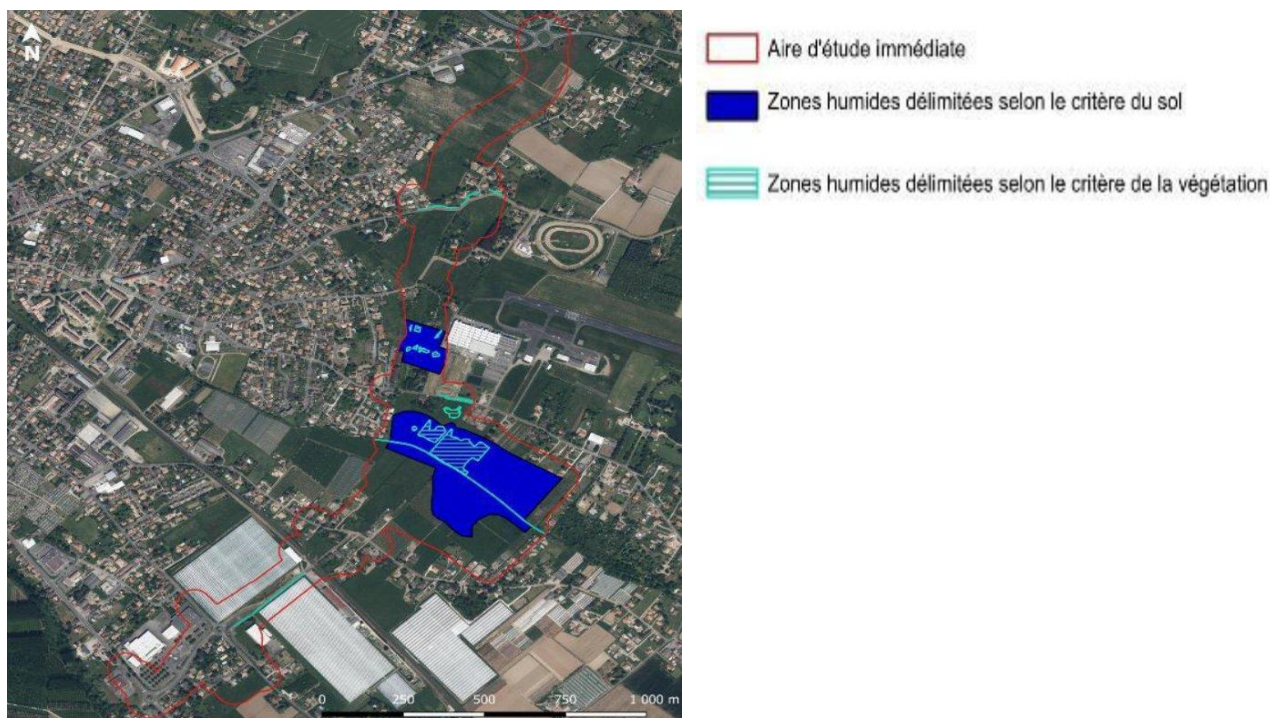
Milieu naturel⁸ et biodiversité

Zonages et continuités écologiques

L'aire d'étude éloignée du projet comprend trois Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I des *Vignes et vergers de Mondésir*, à environ 900 m au nord, des *Frayères à esturgeons de la Garonne*, à environ 2 km à l'ouest, et des *Bois et landes des Sablères*, à environ 4,5 km au sud-ouest. Le dossier mentionne également le site Natura 2000 directive « Habitats » de *La Garonne*, à environ 300 mètres au sud du tracé du projet, présentant une connexion hydraulique avec les ruisseaux de Bouilhats et de l'Eaubonne, intégrés à la trame bleue que forme la Garonne.

Habitats naturels

Les inventaires de terrain⁹ ont permis d'identifier un total de seize habitats dont aucun n'est d'intérêt communautaire. La grande majorité est anthropisée et reflète le caractère mixte urbain et agricole du secteur. Une petite portion au nord est en nature de friches pluriannuelles post-culturelles, la partie centrale recouvre majoritairement des prairies graminéennes de fauche, la future zone d'expansion de crues est actuellement un champ cultivé, et la partie sud comporte majoritairement des pelouses entretenues. Le dossier n'attribue pas de niveau d'enjeu correspondant. **La MRAe recommande de compléter le dossier sur ce point.**



Zones humides

Les zones humides ont été caractérisées¹⁰ via des prospections de terrain réalisées en juin, août et novembre 2019, puis en juin et septembre 2024, et avril, mai et juin 2025 pour les relevés floristiques, et en 2020 puis 2025 pour les sondages pédologiques (21 puis 20 effectués), avec une attention particulière au secteur devant accueillir la zone d'expansion de crue. Au total, 13,7 ha de zones humides ont été inventoriées.

Espèces floristiques et faunistiques

Concernant la **flore**, les prospections effectuées entre 2024 et 2025 ont révélé la présence du Lotier grêle et de l'Asperge à feuilles aiguës, cette dernière présentant un fort enjeu local de conservation. Pour la première, plusieurs stations d'individus ont été délimitées au sein d'habitats remaniés, favorables à l'espèce¹¹. Elles se

⁸Pour en savoir plus sur les espèces citées dans cet avis : <https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>

⁹Inventaires habitats/faune/flore réalisés dans l'AEI du projet et ses abords, sur deux périodes successives : la première entre mai 2019 et février 2021, puis la seconde entre juin 2024 et juin 2025 comprenant 25 visites de terrain. L'identification des chauves-souris a fait l'objet d'investigations spécifiques (écoutes nocturnes) entre août 2019 et mai 2020, écoutes et recherches de gîtes entre juin 2024 et mai 2025.

¹⁰Méthodologie et critères issus de l'arrêté du 24 juin 2008, modifié par celui du 1er octobre 2009, et sur la base de critères alternatifs floristiques et pédologiques, conformément aux dispositions introduites par la loi du 24 juillet 2019.

¹¹<https://obv-na.fr/ofsa/images/Actualites/11783/docs/740.pdf>

situent à proximité immédiate au sud du giratoire délimitant la limite nord du projet, puis dans sa partie centrale, tout comme la station d'Asperge sauvage. Par ailleurs, 20 espèces exotiques envahissantes ont été localisées, dont 16 à impact majeur.

La MRAe recommande d'évaluer, avant le démarrage des travaux, la présence de l'Ambroisie à feuille d'armoise, espèce exotique envahissante et allergisante, dont la lutte constitue un enjeu de santé publique. En cas de présence avérée, il convient de mettre en place un protocole d'éradication et de surveillance afin d'éviter toute dissémination, conformément aux directives départementales¹²

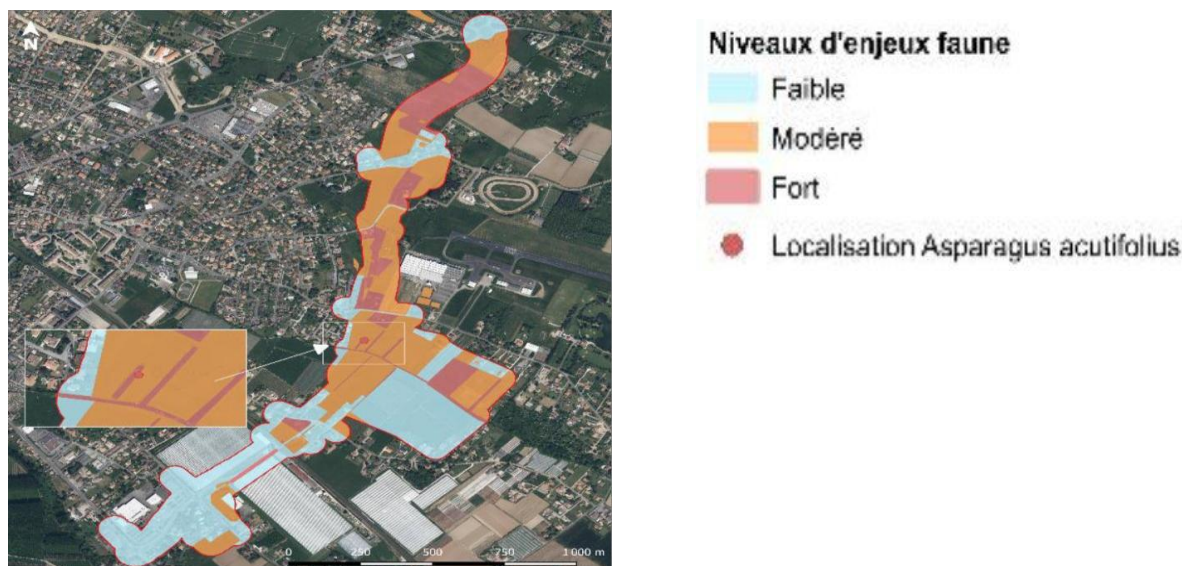
Concernant l'**avifaune**, les prospections de terrain ont permis d'identifier 62 espèces dont 52 sont protégées à l'échelle nationale et 5 inscrites dans la Directive européenne « Oiseaux ». Le dossier met en avant 10 espèces protégées pour lesquelles le statut de conservation est défavorable, notamment le Bouscarle de Cetti, le Chardonneret élégant, le Tarier pâle, la Cisticole des joncs, l'Élanion blanc, le Verdier d'Europe.

Les divers habitats favorables à la nidification des principales espèces protégées inventoriées sont répartis de la limite nord du projet jusqu'au niveau de la voie ferrée. Une carte de localisation de ces divers habitats d'espèces est consultable page 194. Le niveau d'enjeu attribué va de fort à moyen/faible.

Concernant les **chiroptères**, les importants efforts de prospection réalisés auprès d'endroits susceptibles de servir de gîtes pour les espèces arboricoles comme anthropophiles (arbres, bâtiments, ouvrages d'art) ont permis d'identifier au total 16 espèces, toutes protégées. Parmi elles figurent notamment la Grande noctule, la Noctule commune et la Noctule de Leisler, présentant de forts enjeux de conservation à l'échelle nationale. Certains arbres et certains bâtis constituent de façon avérée des gîtes pour certaines espèces (Petit rhinolophe, Pipistrelle commune et Pipistrelle de Kuhl). Les niveaux d'enjeu attribués à ces espèces vont de fort pour celles gîtant de façon avérée dans le bâti, à modéré puis faible pour les autres.

Concernant les **amphibiens**, 5 espèces ont été identifiées, toutes protégées, utilisant les fourrés, friches et dépressions hygrophiles comme lieux de repos et de reproduction. Le niveau d'enjeu attribué pour ce groupe va de fort pour le Crapaud calamite, en raison de son enjeu local de conservation, à faible pour le reste.

Concernant les **insectes**, le dossier recense 23 espèces communes de papillons de jour et 4 espèces de libellules, dont l'Agrion de Mercure qui utilise les fossés longeant les serres agricoles présentes au sud du projet comme habitat de reproduction. Le niveau d'enjeu attribué va de fort pour cette dernière à faible pour le reste.



Carte de synthèse des enjeux du milieu naturel – extrait de l'étude d'impact, page 236.

La MRAe recommande de compléter la carte de synthèse des enjeux du milieu naturel par un tableau synthétique de l'évaluation des enjeux faunistiques en fonction des espèces, de leur statut de protection et valeur patrimoniale, de l'usage du site et du type d'habitat utilisé permettant d'attribuer un niveau d'enjeu contextualisé en fonction de ces éléments.

Afin de mieux appréhender les impacts du projet sur les milieux naturels, les principales composantes des infrastructures du projet mériteraient de figurer dans la carte de synthèse.

Analyse des impacts et séquence ERC¹³

Le dossier indique que la mise en œuvre du projet entraînera notamment la destruction de 12,3 ha de zones humides, principalement au droit de la zone d'expansion de crues, de 0,3 ha d'habitats favorables à l'expression du Lotier velu, de la station d'Asperge sauvage, de 11 ha de prairies favorables à la nidification

¹²Issues de l'arrêté préfectoral du 12 juillet 2019 : https://ambroisie-risque.info/wp-content/uploads/2021/05/lot_et_garonne_2019.pdf

¹³Mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation des impacts du projet sur son environnement.

de la Cisticole des joncs et cortège associé (Tarier pâtre, Fauvette grisette), de 0,4 ha d'habitats favorables à la Cisticole des joncs, de 6 bâtiments (dont 3 correspondent à des granges) favorables au gîte des espèces anthropophiles de chauves-souris, de 2,65 ha d'habitats favorables au repos du Crapaud calamite.

L'ensemble des superficies et linéaires d'habitats d'espèces détruits, ainsi que leur localisation géographique, sont consultables pages 416 et suivantes. Un tableau synthétisant les superficies d'habitats impactés (destruction et altération) par groupes d'espèces, incluant également les zones humides puis attribuant un niveau d'impact brut (avant application des mesures ERC) est consultable page 430 et suivantes.

Cette évaluation détaillée mériterait, pour chaque habitat détruit ou dégradé, d'être complétée par l'indication de la superficie totale de l'habitat inventorié correspondant, de façon à pouvoir évaluer le degré d'atteinte à ces habitats. Une carte de synthèse des niveaux d'impacts bruts du projet évalués sur le milieu naturel permettrait également de mieux appréhender les secteurs les plus impactés du projet.

Le pétitionnaire propose une mesure d'**évitement** « amont » d'une partie des secteurs présentant le plus de sensibilités au regard des habitats d'espèces, faisant suite à la phase d'analyse multi-critères des différentes variantes du tracé d'implantation, ayant permis d'opter pour le tracé finalement retenu. L'étude d'impact présente page 434 un tableau comparatif des trois options de tracés étudiées. Le dossier indique avoir réduit la superficie d'emprise de la future zone d'expansion des crues afin de tenir compte des sensibilités liées à la destruction/altération d'habitats d'espèces, notamment pour le groupe des oiseaux. Des cartes matérialisant les superficies retravaillées à la baisse sont visibles page 435.

Plusieurs autres mesures de **réduction** sont également proposées, notamment : la préservation des berges de l'Eaубonne et ses haies, constituant un corridor de biodiversité, via le maintien de merlons balisés (R1) ; l'aménagement d'un dispositif de franchissement de la voie pour les chauves-souris de type « turn-over¹⁴ » (R2) ; la création de dispositifs de franchissement inférieurs au droit des ouvrages hydrauliques, de type banquettes, pour la petite faune permettant de maintenir les continuités de déplacement (R3), ainsi que d'autres plus spécifiques aux amphibiens ; le balisage et la mise en défens des limites du chantier, afin d'isoler et préserver les zones sensibles et éviter l'introduction d'espèces protégées sur le site (R8 et R9) ; l'adaptation des travaux les plus impactants en fonction du calendrier biologique des espèces (R10) ; la réduction de l'attractivité des bâtiments à démolir afin de permettre l'évacuation des espèces de chauves-souris présentes, et la mise en place d'un protocole spécifique d'abattage des arbres utilisés comme gîtes pour certaines espèces de chauves-souris (R11 et R12) ; la mise en œuvre d'un protocole de lutte contre les espèces exotiques envahissantes (R14) ; la végétalisation du site via notamment la plantation d'arbres, de haies de provenance locale, adaptées à leur milieu (R15).

La MRAe relève que les mesures n° R11 et R12 sont encadrées par le dispositif de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées et de leurs habitats, et ne pourront être mises en œuvre qu'après obtention de la dérogation et de ses conditions de réalisation. Le dossier relatif à la demande de dérogation a été réalisé (daté de juillet 2026) et joint au dossier global de l'étude d'impact. Il est actuellement en cours d'instruction par les services compétents de l'État.

Le dossier présente pages 459 à 462 un tableau récapitulant l'ensemble des superficies d'habitats d'espèces qui seront détruites et altérées par la réalisation du projet, les mesures d'évitement et de réduction qui vont être mises en œuvre, ainsi que le niveau d'impacts résiduels attendus après application de la séquence d'évitement-réduction. Ce dernier est globalement évalué à modéré, tout en comportant ponctuellement des niveaux jugés forts, qui concernent les zones humides (destruction de 12,3 ha) et la station d'Asperge sauvage, qui ne peut être préservée.

Le dossier présente pages 464 et suivantes une série de mesures compensatoires et de suivis associés, issus du dossier de demande de dérogation précité. En fonction des superficies d'habitats d'espèces représentatives détruites ou dégradées préalablement établies, des ratios de compensation de ces dernières sont définis, allant d'un à trois fois. Des parcelles pouvant recevoir les actions compensatrices envisagées ont été recherchées et retenues, pour une superficie totale de 22 ha, localisées dans les communes de Saint-Pardoux-du-Breuil et de Couthures-sur-Garonne, ainsi que d'autres parcelles acquises par le Conseil départemental à proximité du site du projet. Enfin, des bâtiments ont été prospectés, afin de servir de site de compensation pour la recréation d'habitats favorables aux espèces anthropophiles de chauves-souris.

Concernant les zones humides, une compensation à hauteur de 150 % est nécessaire, conformément aux objectifs du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux « Adour-Garonne ». Les principes de recherche d'un site de compensation ainsi que la restauration des fonctionnalités attendues sont détaillés page 470 et suivantes. Concernant les espèces, parmi les mesures qui seront mises en œuvre, figurent notamment : la mobilisation d'une parcelle de 2 445 m² située dans la commune de Seyches, afin de recréer un milieu favorable au développement de l'Asperge sauvage ; l'aménagement d'une parcelle de 0,6 ha afin de recréer un milieu favorable au développement du Lotier grêle ; la création d'habitats de reproduction (dépressions) favorables au Crapaud calamite, notamment au sein de la zone d'expansion de crues. L'ensemble de ces mesures est détaillé pages 473 à 510.

¹⁴Dispositif consistant à canaliser leur vol à une hauteur suffisante au droit de la route pour réduire le risque de perturbation et de collisions, en équipant les bords de voies de grillages, écrans d'une hauteur minimale de 5 m, en continuité progressive avec les éléments paysagers environnants (effet ascensionnel).

Le dossier prévoit des mesures de suivi par un écologue, comportant un calendrier de passages défini pour 14 campagnes de suivis, démarrant l'année des travaux. Ils seront ensuite annuels les 5 premières années, puis une fois tous les 5 ans jusqu'à la cinquantième année suivant la réalisation du projet.

Évaluation des incidences Natura 2000

Le site Natura 2000 de *La Garonne* présente une connexion hydraulique avec les ruisseaux de Bouilhats et de l'Eaubonne. Le dossier expose les habitats d'intérêt communautaire et les espèces ayant justifié la désignation du site Natura 2000 précité. Aucun n'est commun à ceux identifiés dans le projet ni à ses abords immédiats. Selon le dossier, la réalisation du projet n'est pas susceptible de porter atteinte à l'état de conservation des habitats et espèces ayant justifié la désignation du site.

Milieu humain

Cadre de vie

Le périmètre du projet constitue un espace de transition entre le tissu urbain et les espaces agricoles, mais aussi quelques secteurs d'activités (usine LISI Aérospace, aéroport de Marmande-Virazeil). La seconde portion (à partir de la voie ferrée) s'insère dans la limite sud-est de la ville, dans un secteur plus urbain comportant notamment des serres de cultures hors sol et une petite zone commerciale.

Paysage et patrimoine

Le site du projet est situé à cheval entre l'unité paysagère des collines de Guyenne à son extrémité nord, et celle de la vallée de la Garonne. La première se caractérise par son relief doux parsemé de cultures arboricoles et d'une multitude de hameaux, et le second par la plaine de Garonne formant des méandres, avec une polyculture entrecoupée de petits boisements. Le dossier comporte, page 244 et suivantes, une étude paysagère identifiant les structures végétales et agricoles de l'environnement du projet, tout comme les composantes bâties et humaines. Les champs de perception visuelle du projet sont identifiés et analysés. Des photos de différentes portions du site du projet illustrent l'analyse.

Le projet ne recoupe aucun site de protection du patrimoine et de monuments. En revanche, l'étude d'impact comporte en annexe un arrêté préfectoral daté du 28 février 2020 prescrivant une opération de diagnostic archéologique préventif au droit de l'enveloppe du projet, eu égard à la présomption d'éléments archéologiques, à réaliser préalablement aux travaux.

Des solutions d'intégration paysagère seront mises en œuvre, de type plantations d'arbres et de haies, végétalisation des giratoires et de leurs abords, traitement des talus et aménagements spécifiques pour la zone d'expansion des crues.

Des planches de composition paysagère ont été réalisées pour chaque section, ainsi que des croquis relatifs à la végétalisation des murs acoustiques. Les différents types et essences de végétaux sont détaillés, de même que les modalités de plantation. Le dossier précise qu'il recourra au label « Végétal local » afin de disposer d'essences locales et adaptées, sans espèces exotiques envahissantes.

La MRAe recommande de compléter le dispositif de végétalisation¹⁵ du site par une évaluation du caractère allergisant de certaines essences qu'il conviendra de prendre en compte.

Trafic – déplacements

L'étude d'impact présente les résultats d'une étude de trafic réalisée en décembre 2023, dont l'intégralité figure en annexe. Les principaux axes étudiés (RD 933E1, RD 933 portions ouest et nord) ont un trafic moyen journalier compris entre 10 000 et 14 000 véhicules, dont 10 % de poids-lourds sur les deux portions existantes de la voie de contournement, et entre 2 et 3 % sur le reste du réseau.

Différentes hypothèses d'évolution (trafic global, transit de longue distance, trafic de marchandises, évolution de la population à Marmande) ont été prises en compte afin de modéliser plusieurs scénarios, qui démontrent le rôle d'itinéraire de délestage des boulevards en centre-ville, ce qui constitue l'un des objectifs premiers du projet.

Le Lot-et-Garonne constitue un territoire à dominante rurale où l'automobile est utilisée pour 84 % des trajets domiciles/travail, contre 1,6 % pour le vélo. Le dossier indique que les deux premiers tronçons de la déviation réalisés incluent une piste cyclable qui sera prolongée. Ce nouvel itinéraire se raccordera à la voie verte au sud reliant Marmande et Saint-Pardoux-du-Breuil, et au niveau de la rue Jean Mermoz.

Sécurité routière

En matière d'accidentologie, le dossier fait état depuis 2014 de 867 accidents dont 13 mortels dans la commune de Marmande, dont une partie non négligeable sur l'avenue Jean Jaurès et les boulevards. L'étude d'impact évoque la difficulté particulière à faire cohabiter les différents usagers et les modes de déplacements, entre les grands axes traversants et structurants, les axes secondaires et de desserte locale. La suppression du passage à niveau n°100 constitue une nette amélioration de la sécurité pour les usagers, en évitant ce type de croisement accidentogène.

¹⁵ Le pétitionnaire pourra utilement se référer au Guide d'information Végétation en ville, disponible ici : <https://santeenvironnement-nouvelleaquitaine.fr/content/uploads/2025/04/Guide-Vegetation-en-ville.pdf>

La réalisation du projet, en captant à terme environ 7 000 véhicules par jour, va contribuer selon le dossier à pacifier durablement les déplacements urbains en clarifiant les conditions de circulation et en réduisant les conflits d'usages entre les différents acteurs, et en créant des conditions favorables au développement d'aménagements cyclables.

Nuisances sonores

Les RD 813 (boulevards), RD 933 et la RD 933E2 (incluant les deux premiers tronçons du projet global de déviation) sont classées en catégorie n°3 des infrastructures de transport routier terrestre par l'arrêté préfectoral du 17 juin 2003¹⁶, fixant une zone d'exposition au bruit d'une largeur de 100 m de part et d'autre de la voirie, tandis que la RD 708 est classée en catégorie n° 4 (zone de bruit de 30 m de part et d'autre).

Le dossier d'étude d'impact comporte en annexe une étude acoustique, datée de juin 2026, ayant permis de caractériser l'environnement sonore initial aux abords du projet via une campagne de mesures, de modélisation des impacts acoustiques liés à la réalisation du projet, suivie de propositions de mesures d'atténuation (protections spécifiques). Cinq points de mesures ont été établis à proximité d'habitations situées le long du futur tracé routier, en prenant en compte l'année probable de mise en service du projet (2028), puis simulant le trafic prévisible 20 ans après sa mise en service.

Les résultats indiquent qu'une habitation présente en situation actuelle un dépassement des objectifs sonores en période diurne (seuil de 60 dB A¹⁷). La simulation relative à la mise en service puis exploitation du tronçon après 20 ans indique que 11 habitations présenteront un dépassement de cet objectif sonore en période diurne, au niveau de la fin de la rue Hélène Boucher. L'écart positif entre l'émission sonore à ne pas dépasser et les résultats de la simulation restera toutefois toujours inférieur à 2 dBA selon le dossier.

Le pétitionnaire prévoit des protections acoustiques de type écrans absorbants et réfléchissants d'une hauteur totale de 2 m. L'ensemble, représentant un linéaire cumulé de 3,6 km, est matérialisé sur des cartes localisant chaque tronçon (page 555 et suivante).

Pollution atmosphérique

Le dossier présente une évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air réalisée conformément à la note méthodologique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Les émissions polluantes ont été estimées en prenant comme indicateurs les principaux polluants¹⁸ émis par la circulation routière, sur la base de cinq scénarios : à l'état initial (avec comme date initialement retenue 2019), aux horizons 2025 (année de mise en service) avec et sans projet, aux horizons 2045 (20 ans après mise en service), avec et sans projet.

Le dossier indique que la réalisation du projet va conduire à une hausse moyenne de 5 % des émissions de polluants 20 ans après sa mise en service, à mettre en relation avec l'augmentation de la distance parcourue (de +6,8%). Toutefois, le dossier affirme dans le même temps une baisse globale des émissions de polluants, due à l'amélioration attendue du parc de véhicules et au durcissement de la réglementation en matière de rejets polluants.

La MRAe recommande de préciser le bilan global des émissions de polluants résultant de la mise en œuvre du projet.

Émission de gaz à effet de serre

Le dossier ne comprend pas d'évaluation des volumes d'émissions de gaz à effet de serre susceptibles d'être émis par la réalisation du projet.

La MRAe recommande de compléter le dossier par la présentation d'un bilan global des émissions de gaz à effet de serre intégrant les différentes phases du projet (construction et exploitation), en se référant au guide méthodologique de février 2022 (Ministère de la transition écologique) relatif à la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact.

Il convient par ailleurs de mettre en perspective ce bilan avec les objectifs du plan¹⁹ climat, air et énergie (PCAET) 2021-2027 Val de Garonne agglomération, approuvé depuis le 19 mai 2022, prévoyant notamment une diminution de moitié des gaz à effet de serre.

Effets cumulés avec d'autres projets

Le dossier présente pages 590 et suivantes l'analyse des effets cumulés du projet. Seuls deux projets, aujourd'hui réalisés et ayant fait l'objet d'une étude d'impact, sont retenus : l'un concerne la réalisation d'un gîte géothermique à basse température pour le lycée val de Garonne²⁰, et l'autre, l'exploitation d'installations d'usinage et de traitement de surface du site ICPE LISI Aérospace, que l'emprise du projet recoupe partiellement. Le dossier estime que ces projets ne sont pas susceptibles de produire des effets cumulés avec

¹⁶<https://www.lot-et-garonne.gouv.fr/contenu/telechargement/22159/169246/file/AP+2003-198-2+agglo+Marmande.pdf>

¹⁷Cette valeur évalue en décibels un niveau sonore avec la pondération A de la norme CEI 61672-1 « Électroacoustique – Sonomètres », établie pour tenir compte de la sensibilité moyenne, à un faible volume sonore, des personnes ayant une audition considérée comme normale, pour chaque bande de fréquences. Elle est fréquemment utilisée pour l'évaluation des bruits environnementaux.

¹⁸Les polluants retenus sont : les dioxydes d'azote (NOx), les hydrocarbures totaux, le benzène, les particules fines PM₁₀ et PM_{2.5}, le dioxyde de soufre, le benzo(a)pyrène et deux polluants particuliers (Arsenic et Nickel).

¹⁹Plus d'informations ici : <https://valdegaronne.fr/243-plan-climat-air-energie-territorial.htm>

²⁰Avis MRAe rendu sur ce projet consultable à l'adresse suivante :

https://www.mrae.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/p_2019_9037_geothermie_lycee_val_de_garonne_avis_signe.pdf

ceux du projet routier. Toutefois, la période temporelle et le rayon géographique de recherches, comme la nature des projets, ne sont pas justifiés.

II.2. Justification du projet d'aménagement

La justification du choix du site d'implantation du projet est présentée page 358 et suivantes de l'étude d'impact. L'aménagement du tronçon constitue la dernière phase du projet de contournement routier de la ville de Marmande, initié en 1999 par la création du tronçon ouest, puis complété en 2009 par le tronçon nord. Ce projet de contournement s'inscrit lui-même dans une stratégie globale d'aménagement du réseau routier départemental engagée depuis 1995.

Le dossier présente page 363 et suivantes l'étude de deux tracés alternatifs à celui finalement retenu. Tous deux prennent comme point de départ la RD 132, à environ 1,6 km du point de départ finalement retenu. Le premier se déploie en ligne presque droite en direction du sud et se raccorde à la RD 813. Le second suit la même direction mais en se déportant encore plus à l'ouest. Une analyse multi-critères a été menée, prenant en considération les capacités à capter du trafic routier, la nature des terrains traversés et les effets sur le milieu humain (habitations, terrains agricoles exploités), les risques naturels et notamment les zones inondables liées à la Garonne et ses affluents, et enfin le milieu naturel (habitats sensibles, espèces animales et végétales inféodées, zones humides).

L'ensemble de ces éléments sont présentés dans un tableau de synthèse, consultable page 372, démontrant que le tracé actuel présente le moins d'inconvénients comparativement aux autres : tracé plus court (2,8 km contre 4 km et 4,9 km), meilleures capacités de captage des flux routier, impacts plus modérés sur le milieu naturel, humain, les parcelles agricoles et les besoins en matériaux de remblais.

III – Synthèse des points principaux de l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale

Le projet objet de l'étude d'impact porte sur l'aménagement de la dernière portion est de la voie de contournement de Marmande dans le département du Lot-et-Garonne. Ce projet a été initié en 1999 par la construction du premier tronçon ouest, puis en 2009 par le tronçon nord. Le présent projet constitue donc le parachèvement de cet ouvrage routier, dont les emprises ont été réservées dans le PLU, et dont les abords sont classés en zone agricole.

Cette voie nouvelle permet de relier les routes départementales structurantes en évitant le centre-ville et les boulevards, en apaisant les flux de circulation urbaine. Le projet vise également à raccorder et mieux desservir les zones d'activités et les bassins d'emplois situés à l'est.

L'analyse de l'état initial de l'environnement présentée met en évidence les principaux enjeux du site, portant en particulier sur la présence de zones humides, d'espèces protégées et de leurs habitats. La démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts est complète et détaillée. Une procédure de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats est en cours.

Le projet va imperméabiliser des sols, ce qui nécessite la mise en œuvre de dispositifs appropriés de gestion des eaux pluviales de ruissellement. Il doit également prendre en compte les risques d'inondation et les nuisances pour les riverains (nuisances sonores, émissions atmosphériques, modification des perceptions paysagères). Les aménagements paysagers devront prendre en compte la prévention des risques allergiques dans le choix des essences végétales.

La localisation du projet en zone de remontée de nappes souterraines, et partiellement dans le périmètre de crue exceptionnelle du ruisseau du Bouilhats, nécessite de mettre en œuvre un suivi piézométrique permettant de mesurer les mouvements de la nappe, et de dimensionner en conséquence les ouvrages. De même, la présence de sols de type argileux, impliquant des phénomènes de retrait et de gonflement des argiles, nécessite d'être prise en compte dans le dimensionnement du projet, notamment via la réalisation d'études géotechniques appropriées.

La Mission Régionale d'Autorité environnementale fait par ailleurs d'autres observations et recommandations plus détaillées dans le corps de l'avis. Les réponses apportées ont vocation à être portées à la connaissance du public.

À Bordeaux, le 15 octobre 2026

Pour la MRAe Nouvelle-Aquitaine,
la présidente par intérim

SIGNÉ

Catherine Rivoallon Pustoc'h