

**Synthèse des observations produites dans le cadre de participation du public par voie électronique, sur le projet de contournement routier de l'agglomération d'Avignon, dénommé projet de liaison Est-Ouest (LEO).**

Le projet de Liaison Est-Ouest (LEO) consiste en la réalisation du contournement routier de l'agglomération d'Avignon par le Sud, en créant une voie nouvelle à 2x2 voies de 13 km entre le carrefour des Angles sur la RN100, à l'Ouest, et les carrefours de l'Amandier et de la Cristole sur la RN7 à l'Est. Le projet de la LEO comprend deux ouvrages de franchissement sur la Durance et un sur le Rhône ainsi que sept échangeurs hors déviation de Rognonas.

Le projet de la LEO entre la RN7 et la RN100 a été déclaré d'utilité publique par décret du 16 octobre 2003. Par ailleurs, la DREAL PACA, maître d'ouvrage, dispose, au titre de la loi sur l'eau, d'un arrêté initial pour l'ensemble de l'opération (tranches 1, 2 et 3) en date du 8 août 2003 et d'un arrêté modificatif (spécifique sur la tranche 2) en date du 5 février 2018.

En préalable à la décision ayant une incidence sur l'environnement, à prendre par arrêté inter-préfectoral suite au porter à connaissance présenté par le maître d'ouvrage en date du 29 décembre 2020, une participation du public a été organisée.

Ce porter à connaissance est constitué des pièces suivantes :

- dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (2003) et son décret d'application en date du 16 octobre 2003 ;
- dossier de demande d'autorisation au titre du code de l'environnement – volet eau et milieux aquatiques (2003) et l'arrêté inter-préfectoral initial en date du 8 août 2003 ;
- dossier complémentaire au titre du code de l'environnement (2017) et l'arrêté inter-préfectoral modificatif en date du 5 février 2018 ;
- dossier d'incidences NATURA 2000 de la tranche 2 de la LEO (2019) ;
- dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées de la tranche 2 (2020) et avis du conseil national de la protection de la nature (CNPN) en date du 8 avril 2020 ;
- dossier complémentaire de saisine de l'autorité environnementale (2020) ;
- avis de l'autorité environnementale (Ae) en date du 22 juillet 2020 ;
- mémoire en réponse au CNPN et à l'Ae (2020).

### **Les modalités de la consultation**

Conformément à l'article L. 123-19, après l'information par un avis de publicité mis en ligne, par un affichage en mairies et par voie de publication dans la presse locale quinze jours avant l'ouverture de la participation électronique du public, la participation du public s'est déroulée du 10 février 2021 au 11 mars 2021 avec l'envoi des observations par courriel à l'adresse suivante : [consultation.leo@vaucluse.gouv.fr](mailto:consultation.leo@vaucluse.gouv.fr).

Le dossier comprenait les pièces du porter à connaissance et le projet d'arrêté inter-préfectoral portant prescriptions complémentaires à l'arrêté inter-préfectoral d'autorisation environnementale du 8 août 2003 et à l'arrêté inter-préfectoral du 5 février 2018 portant prescriptions complémentaires concernant la réalisation de la Liaison Est-Ouest (LEO) sur les communes d'Avignon (84), Châteaurenard (13), Rognonas (13), Barbentane (13) et Les Angles (30).

Les documents étaient téléchargeables sur les sites internet des préfectures concernées. Ils étaient également consultables sous format papier au siège des préfectures des Bouches-du-Rhône, du Gard et du Vaucluse et à la sous-préfecture d'Arles. Cette dernière modalité a été très peu utilisée.

### **La réception des contributions : repères statistiques**

625 observations ou contributions ont été reçues par courriel. Ceci représente, en moyenne, 20 contributions par jour. Il y a eu une augmentation significative des contributions en fin de période. Les contributions ont été prises en compte jusqu'au 12 mars 2021, 00 heure 06 minutes. 18 contributions reçues bien après n'ont pas été intégrées. Quelques contributions ont été adressées vers d'autres adresses électroniques ; celles-ci ont été redirigées vers la boîte dédiée.

La moyenne du nombre des contributions est de 2 par jour la première semaine, puis 5/J la deuxième semaine, puis 11/J la troisième semaine, 32/J la quatrième semaine et enfin 144/J pour les 2 derniers jours de consultation.

Les chiffres ci-dessus montrent une bonne appropriation par les citoyens de la possibilité de formuler des observations et contributions dans le cadre de cette participation du public. La très grande majorité des observations correspond à des avis personnels et ne relève pas d'un recopiage d'une contribution-type.

Aucune contribution n'a été écartée, car toutes les contributions sont restées conformes dans leur formulation (pas de propos diffamatoires, déplacés ou hors-sujet). Il a donc été tenu compte de l'intégralité des observations du public.

Plus de vingt élus locaux ou nationaux ont apporté leur contribution, tout comme une quinzaine de structures institutionnelles (associations, chambre consulaire, syndicat agricole...).

### **Synthèse des observations et contributions**

**Environ deux tiers des contributions font état d'un avis plutôt défavorable au projet soumis à la participation du public. Un nombre significatif de ces avis proviennent notamment d'usagers de la ceinture verte d'Avignon.**

Parmi ces observations et contributions, il est majoritairement (environ 70 % des contributions défavorables) considéré que le projet a un impact négatif sur la biodiversité terrestre et aquatique avec les arguments suivants :

- destruction, dérangement de 150 espèces patrimoniales dont 80 espèces protégées ;
- impact sur une zone Natura 2000 désignée à la fois au titre de la directive « habitats » et de la directive « oiseaux » ;
- menace sur le « dernier écrin de verdure » du Sud-Est d'Avignon ;
- compensation proposée à la destruction de la biodiversité jugée trop éloignée des sites de destruction ;
- études incomplètes et en partie obsolètes ne permettant pas de mesurer les conséquences des aménagements sur la biodiversité ;
- perte de continuité écologique et de dynamique naturelle des espèces terrestres ou aquatiques ;
- avis défavorable du conseil national de la protection de la nature (CNPN) et de l'autorité environnementale (Ae) et qualité jugée insuffisante du mémoire en réponse à ces deux avis.

Les contributeurs ont également exprimé une opposition (60 % des contributions défavorables) au motif que le projet aurait un impact négatif sur l'agriculture, notamment du fait de :

- l'artificialisation, la suppression et le morcellement de terres agricoles fertiles, irriguées et aménagées (serres et hangars) bénéficiant d'un microclimat favorable à la production maraîchère et arboricole ;
- d'une perte d'une zone de production agricole située à la fois à proximité d'un territoire très urbanisé favorisant la vente directe mais aussi très proche de 2 centres de distribution importants (marché d'intérêt national de Châteaurenard et de Cavaillon) ;

- et par conséquent la limitation de l'installation d'agriculteurs sur la zone ;
- d'un projet jugé en contradiction avec le programme alimentaire territorial (PAT) porté par le Grand Avignon et le développement de la filière de vente directe.

Un nombre important d'avis (55 % des défavorables) considère également que le projet aurait un impact négatif sur les conditions de trafic à venir au niveau du territoire :

- crainte d'un effet positif limité dans le temps, avec effet rebond à attendre du fait de la création de cette nouvelle voie qui inciterait à plus utiliser la route et conduirait à une augmentation du trafic ;
- demande d'une meilleure connaissance de la provenance et de la destination des poids lourds de la rocade sud d'Avignon tout comme de ceux fréquentant le boulevard Ernest Genevet à Châteaurenard afin de pouvoir juger de l'intérêt du projet ;
- regret du recours au péage du tronçon de la 3<sup>ème</sup> tranche, ce qui pourrait réduire l'intérêt de la LEO ;
- souhait d'une réflexion sur des projets avec « neutralité-carbone » limitant l'émission de gaz à effet de serre ;
- attente d'une relocalisation des sites de production pour favoriser une consommation locale.

Sur ce point des conditions de trafic, des propositions sont formulées :

- création d'un barreau reliant l'autoroute A9 à l'autoroute A7 au niveau d'Orange ;
- proposition de redéploiement du trafic poids-lourds sur l'autoroute A7 ;
- offre de transport en commun plus efficace, développement du ferroutage et des pistes cyclables ;
- gratuité du tronçon autoroutier de l'A7 entre Avignon Nord et Avignon Sud.

L'impact du projet sur la santé publique à travers les pollutions et le bruit engendré est également mentionné par 40 % des avis défavorables formulés, considérant que :

- la pollution et les nuisances sonores seront déplacées vers des quartiers à forte densité de population (Bel-Air, plaine des sports, parc nautique, zone commerciale, infrastructures scolaires, Saint-Chamand) ;
- le projet limitera les possibilités offertes aux habitants d'Avignon de faire du sport, de prendre l'air, de se promener sur le tracé de la LEO qui correspond à des lieux habituels de détente et qui est qualifié de poumon vert d'Avignon.

Tout en exprimant la nécessité de réaliser un contournement routier de la commune d'Avignon, un nombre notable de contributeurs juge le tracé inadapté (35 % des avis défavorables), au motif :

- de l'obsolescence du tracé, élaboré il y a une trentaine d'années ;
- que le projet au sud d'Avignon a entraîné une expansion urbaine ;
- que le projet va orienter le trafic vers le carrefour de l'Amandier et la route de Marseille qui sont déjà fortement saturés ;
- que les solutions alternatives à la LEO mentionnées dans le dossier du maître d'ouvrage, sont considérées comme insuffisamment étudiées pour démontrer que la LEO en est la meilleure. Il est évoqué que certaines solutions alternatives du dossier apparaissent réalistes, efficaces sur le long terme et moins onéreuses que la LEO ;

Sur ce point du tracé proposé, des propositions sont formulées :

- le tracé devrait rejoindre l'échangeur autoroutier d'Avignon Sud en restant sur la rive gauche de la Durance, après avoir desservi le MIN de Châteaurenard ;
- une option exprimée consiste à proposer la création d'un nouvel échangeur au niveau de Noves ou Cabannes pour permettre au trafic de rejoindre l'A7 sans avoir à traverser le pont de

Bonpas.

Pour autant, plusieurs contributeurs nuancent leur position, considérant que la recherche et la mise en œuvre d'un nouveau tracé risquent de repousser la réalisation à long terme de celui-ci. Par conséquent, les habitants exposés aux nuisances actuelles dues au trafic continueront à les subir encore longtemps. Et le développement du territoire (vitalité économique et culturel) en serait ralenti.

27 % des avis défavorables mettent en avant l'incohérence d'un projet routier dans le contexte du changement climatique. Ils considèrent que poursuivre la construction de la LEO telle qu'elle était envisagée dans le cadre de ce projet ancien est en opposition avec les accords de Paris sur le climat. Il est notamment reproché au projet de ne pas limiter les déplacements motorisés, d'induire le bétonnage et l'artificialisation de terres, de ne pas favoriser les transports en modes doux. Enfin, il est considéré que la LEO va conduire à une augmentation significative des émissions de gaz à effet de serre (estimée à +15% du fait en particulier de l'augmentation de trafic qu'elle va générer).

D'autres contributions expriment leur incompréhension concernant le coût important du projet :

- l'impact sur les impôts d'un projet à 140M€ interroge certains contributeurs ;
- une proposition à moindre coût est évoquée en reprenant un tracé uniquement rive gauche de la Durance qui permettrait de s'affranchir de la construction d'un pont sur la Durance.

Quelques observations manifestent une certaine inquiétude relative au projet dans un site soumis aux risques naturels (inondations, digues de protection) et à l'impact paysager dans une ville à vocation touristique et patrimoniale.

Enfin quelques contributeurs désapprouvent les procédures employées au titre de la participation du public ou du procédé pour l'approbation du projet considérant par exemple que le projet aurait justifié le recours à une enquête publique.

**Un tiers des observations exprimées est favorable (28 %) ou n'a pas affiché d'opposition (6 %). On peut noter que ces avis émanent majoritairement d'habitants riverains de la rocade Sud d'Avignon et des communes du nord des Bouches-du-Rhône.**

Parmi ces avis, plus de la moitié exprime un effet positif du projet sur la santé publique :

- réduction des nuisances sanitaires (pollutions et nuisances sonores) pour les 20 000 à 30 000 riverains de la rocade sud d'Avignon et les habitants de Châteaurenard, Noves et Rognonas ;
- incidences évidentes de la pollution sur une population déjà précaire habitant les abords de la rocade sud. La situation actuelle est jugée relevant de l'urgence sanitaire comme le montre la hausse des allergies, les problèmes respiratoires, les insomnies, les cancers (+ 16 %), les cardiopathies (+ 26 %) et les pathologies psychologiques ;
- réduction des embouteillages, du temps perdu et du stress engendré ;
- nécessité d'une bonne qualité de vie dans la ville ;
- réduction du danger d'accidents de la circulation sur les voies actuelles ;
- cohérence du projet avec les actions sur le bâti existant, portées sur les quartiers sud d'Avignon (programme ANRU).

Ensuite, il est mis en avant, pour près de 50 % des avis favorables, un effet positif du projet sur le trafic :

- par le désengorgement des entrées d'Avignon et de la rocade sud, comme des ponts existants ;
- par la nécessité d'interdiction des poids lourds sur la rocade sud et la RD35 ;
- par la réduction du trafic actuel sur Châteaurenard, Noves et Rognonas ;

- par la nécessité d'éloigner les véhicules en transit des zones à forte densité de population ;
- par la cohérence avec le plan de déplacement urbain du Grand Avignon qui prévoit de sortir le trafic de transit du centre-ville et de permettre l'apaisement des voies des 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronnes d'Avignon ;
- par le fait que la non-réalisation de la LEO serait un frein important au développement du réseau de transports en commun, à l'émergence d'itinéraires de déplacements alternatifs, au projet de fret intermodal fer-Rhône-route et rendrait extrêmement fragile la gestion des ponts sur le Rhône et sur la Durance ;
- au travers des études de trafic récentes, présentées au sein du mémoire joint à la consultation du public, qui ont permis de confirmer la pertinence du tracé de la LEO et son fort effet levier sur les déplacements de l'agglomération.

Par ailleurs, plusieurs avis soulignent :

- une conception technique, architecturale et paysagère récente et innovante qui respecte les règles environnementales et la limitation des risques d'inondation ;
- que les impacts environnementaux que l'État n'a pu éviter ont été pris en compte au titre de nombreuses et récentes mesures compensatoires ;
- une urgence à réaliser la 3<sup>ème</sup> tranche de la LEO (pont sur le Rhône) et à programmer la liaison entre Les Angles et le péage de Remoulins.

Enfin, ce projet d'équipement structurant est considéré comme ayant un effet économique positif sur le territoire, d'où une urgence à le réaliser, du fait qu'il assurera en particulier :

- la facilitation des grands équilibres entre le nord et le sud de l'agglomération d'Avignon en termes de développement urbain, économique et commercial ;
- l'amélioration et le renforcement des échanges entre les territoires du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône et du Gard et le désenclavement des communes du nord des Bouches-du-Rhône et leurs zones d'activités en leur facilitant l'accès aux principaux axes routiers ;
- l'inscription du bassin d'emplois d'Avignon dans le réseau des grandes métropoles (Montpellier, Aix-en-Provence, Marseille...).
- la connexion des activités économiques aux principaux nœuds des réseaux de transport (Agroparc, gare TGV, aéroport, MIN de Châteaurenard, parc des expositions, INRAe, zone multimodale de Courtine, carrefours routiers, échangeurs autoroutiers, ports fluviaux...);
- la mise en valeur du patrimoine historique remarquable du centre-ville.

Marseille, le 28 MAI 2021

Pour le Préfet,  
La Secrétaire Générale  
  
Juliette TRIGNAT

Avignon, le 31 MAI 2021

Le Préfet,  
  
Bertrand GAUME

Nîmes, le 27 MAI 2021

La Préfète du Gard  
  
Marie-Françoise LECAILLON