

NOTE DELAIS D'INSTRUCTION D'UN PROJET SUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL

La réalisation de la Tranche 2 du projet de liaison routière Est-Ouest (LEO) à Avignon est en suspens en raison de la remise en cause du tracé ayant fait l'objet d'une DUP en 2003 par certaines collectivités.

Ces derniers ont proposé un nouveau tracé, en dehors des emprises de celui déclaré d'utilité publique, lequel impliquerait une nouvelle procédure de réalisation. Le préfet de région a estimé un délai de 10 à 15 ans au moins. Ce délai a été contesté par ces élus lors du COPIL du 12 février et dans les jours qui ont suivi dans les médias locaux.

En analysant le temps de procédure de chaque étape d'un projet d'infrastructure routière nouveau, le délai total minimum depuis la reprise des études jusqu'au début des travaux varie entre 8 et 14 ans, hors aléas ; notamment budgétaires, confirmant ainsi l'estimation du Préfet de région.

Cette temporalité est notamment due au respect des procédures et des validations administratives, ainsi qu'à la prise en compte des enjeux environnementaux et de la concertation avec le public.

Introduction et contexte

En fin d'année 2023, les élus du Grand Avignon ont voté le retrait de la ligne budgétaire correspondant à l'appel de fonds 2024 pour le projet de la liaison routière Est Ouest au sud d'Avignon (LEO) au budget 2024. Cette décision est liée à la position adoptée récemment par la maire d'Avignon et le président du Grand Avignon de faire évoluer le tracé de la Tranche 2 de la LEO qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2003.

Lors du comité des cofinanceurs le 12 février 2024, le Préfet de région a précisé que s'engager sur un nouveau tracé pour la Tranche 2 de la LEO, hors emprises actuelles, impliquerait une nouvelle DUP soit un délai de 8 à 15 ans. Par voie de presse, maire d'Avignon et le président du Grand Avignon contestent ce délai annoncé et évoquent une simple adaptation du projet actuel sans changement significatif de son calendrier de réalisation.

L'estimation des délais de réalisation d'un projet routier nouveau à partir de l'analyse juridico-administrative réalisée ci-après est complétée par un benchmark des délais effectifs de réalisation de plusieurs projets routiers sur le réseau routier national.

Déroulement théorique des phases d'un projet routier d'envergure et estimation des délais

L'analyse juridico-administrative réalisée ci-après, évalue les délais d'instruction nécessaires dans le cadre réglementaire actuel entre le début des études d'opportunité et le démarrage des travaux d'un projet d'investissement sur le réseau routier national (RRN), en détaillant les obligations réglementaires et les validations administratives requises à chaque étape :

Etape de réalisation	Délai mini	Délai probable
-----------------------------	-----------------------	-----------------------

• Rédaction des dossiers et consultation pour les marchés des bureaux études pour les phases d'études d'opportunité, concertation et débat public	10 mois	12 mois
• Etudes d'opportunité et concertation ou débat public	18 mois	36 mois
• Études préalables à la déclaration d'utilité publique et étude d'impact	18 mois	24 mois
• Procédure de déclaration d'utilité publique	12 mois	18 mois
• Etudes de projet (conception détaillée) et procédures réglementaires préalables aux travaux : acquisitions foncières et autorisation environnementale	36 mois	48 mois
• Consultation et passation des premiers marchés de travaux	8 mois	10 mois
Total	102 mois	148 mois

Délai total estimé

Le délai total estimé pour un projet d'investissement sur le RRN est compris entre 102 et 148 mois, soit entre 8,5 et 13 ans. Il est important de noter que ce délai peut varier en fonction de la complexité du projet et du respect des procédures réglementaires et des validations administratives.

Ce délai ne tient d'ailleurs pas compte des délais de lettre de commande initiale du ministère (dans l'hypothèse où l'Etat assurerait sa maîtrise d'ouvrage et la DREAL désignée comme maître d'ouvrage du nouveau projet) et d'obtention des crédits dans le cadre des CPER.

Les aléas budgétaires dans un contexte de finances publiques tendu peuvent allonger le délai théorique estimé.

Respect des procédures et validations administratives

Le respect des procédures administratives et légales et des validations par les instances compétentes est crucial pour minimiser les retards et garantir la réalisation du projet dans les délais impartis, mais aussi pour s'assurer de la prise en compte des contraintes environnementales, économique et agricoles à travers une concertation avec tous les acteurs du territoire à chaque étape.

Le porteur de projet ne peut pas substituer un projet déclaré d'utilité publique par un autre tracé sans reprendre toutes ces étapes de validation.

Exemples de délais de réalisation de projets routiers entre les études d'opportunités et le démarrage des travaux

- **RN141 La Vigerie-Villesèche (Charente) → 25 ans**
 - Création d'une route nationale à 2x2 voies de 5,3 km de long
 - Conception fin 1992, DUP en 1996 et démarrage travaux en 2017
- **RN569, Déviation de Miramas (emprises foncières préservées depuis la 1^{ère} DUP de 1976) → 10 ans**
 - Création d'une route nationale à 2x2 voies de 3 km de long
 - Etude d'avant-projet sommaire à partir de 2004, DUP en 2012 et démarrage des travaux en 2014
- **Contournement autoroutier d'Arles → 34 ans** (au mieux si la suite du projet est conforme aux prévisions)
 - Création d'une autoroute à 2x2 ou 2x3 voies dont 13 km en aménagement sur place et 13 km en tracé neuf

- 1^{ères} études en 1995, DUP non encore obtenue mais prévue pour 2025 et démarrage des travaux attendu pour 2029
- **RN124 Gimont-L'Isle-Jourdain →27 ans**
 - Création d'une route nationale à 2x2 voies de 13 km de long
 - Etudes d'avant-projet sommaire d'itinéraire à partir 1996, DUP en 1999 et démarrage travaux 2023

En synthèse

Le délai d'engagement effectifs des travaux d'un projet d'investissement sur le RRN est variable mais en général plus long que celui théoriquement établi sur la base théorique des procédures administratives, légales et des validations par les instances compétentes.

En effet, les projets routiers sur le réseau routier national doivent également faire face à de nombreux aléas notamment en lien avec la mobilisation des financements, l'évolution de la réglementation, les conditions d'acceptabilité locale, ... la gouvernance du projet et les processus de décision propres aux différents partenaires cofinanceurs.

L'estimation avancée par le préfet de région de 10 à 15 ans de procédure s'avère être une estimation réaliste (hors aléas) entre le début des études et le début des travaux.

Selon l'envergure et la complexité des travaux, leur durée de réalisation est variable jusqu'à la mise en service. A titre d'illustration, la durée prévisionnelle de réalisation des travaux de la Tranche 2 de la LEO a été estimée à 3 ans.