

NOTE IMPLICATION D'UN ARRÊT DE LA TRANCHE 2 DU PROJET DE LIAISON EST-OUEST AU SUD D'AVIGNON (LEO)

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.

Un nouveau tracé est proposé, en dehors des emprises de celui déclaré d'utilité publique, lequel impliquerait une nouvelle procédure de réalisation. Après analyse juridico-administrative de cette proposition, l'Etat a estimé un délai de 8 à 15 ans au moins pour engager des travaux sur ce nouveau projet.

Dans le cas où les partenaires cofinanceurs ne parviendraient pas à un accord sur un projet de Tranche 2 de la LEO et que ce dernier était abandonné, plusieurs procédures administratives seraient nécessaires à la clôture de la LEO.

Cette clôture nécessiterait des dépenses financières et un temps de clôture de plusieurs années. En complément un arrêt du projet aurait des implications pour les habitants du centre-ville et des faubourgs d'Avignon qui subiraient les conséquences d'une augmentation du trafic routier : congestion croissante, dégradation de la qualité de l'air et augmentation des nuisances sonores.

Introduction et contexte

En fin d'année 2023, les élus du Grand Avignon ont voté le retrait de la ligne budgétaire 2024 correspondant à l'appel de fonds 2024 pour le projet de Tranche 2 de la liaison routière Est Ouest au sud d'Avignon (LEO). 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, lequel avait fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) en 2003.

Lors du Comité de pilotage 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 de repartir à zéro sur un nouveau projet, nécessitant notamment l'obtention d'une nouvelle Déclaration d'utilité publique, soit un délai de 8 à 15 ans pour engager des travaux.

Dans le cas où la poursuite du projet de tranche 2 ne pourrait être financé et où un consensus ne serait pas trouvé entre les partenaires cofinanceurs, la LEO devra être arrêtée.

La présente note vise à expliciter l'ensemble des implications d'une telle décision tant sur le plan administratif que pour les habitants du territoire.

Modalités d'une clôture administrative du projet LEO

Dans le cas d'un arrêt du projet LEO, les études en cours (pour la rédaction du DDAE par exemple) devraient être mises à l'arrêt et les marchés et conventions résiliés. L'ensemble des prestations réalisées devraient être rémunérées aux titulaires et, en fonction des clauses prévues dans les marchés, des indemnités pour résiliation anticipées devraient être versées aux prestataires concernés.

L'ensemble du projet a été déclaré d'utilité et a fait l'objet d'un arrêté loi sur l'eau en 2003. L'abandon des tranches 2 et 3 nécessiterait de mettre en conformité ces autorisations avec la réalisation unique de la tranche 1. Pour ce faire, un dossier spécifique devrait être élaboré, permettant d'isoler la tranche 1, ses impacts et ses mesures de compensation du reste du projet. Puis, le dossier devra être instruit par les services instructeurs et une enquête publique devrait être réalisée avant la prise d'un arrêté (délais estimé études+instruction : minimum 2 ans).

Régularisation foncière

Dans la continuité de la déclaration d'utilité publique, l'ordonnance d'expropriation pour l'ensemble du tracé a été prononcée en 2013. Ainsi l'Etat est devenu propriétaire de l'ensemble du foncier nécessaire à la réalisation des tranches 2 et 3. L'arrêt du projet conduirait l'Etat à mettre en œuvre le droit de rétrocession, puis à vendre les terrains concernés. Le temps nécessaire à la mise en œuvre de ces procédures, l'Etat devrait entretenir et sécuriser les biens concernés (environ une dizaine d'année).

Projets du territoire à revoir

L'ensemble des politiques d'aménagement et de mobilité du Grand Avignon ont été définies depuis les années 2000 en prenant en compte la réalisation et la mise en service de la Tranche 2, puis de la Tranche 3 de la LEO. Dans le cas d'un arrêt, ces politiques seraient à revoir en conséquence (PDU, PLU...).

En effet, les projets d'aménagement de l'aire avignonnaise ont également pris en compte la perspective de réalisation de l'infrastructure LEO, dont l'absence remettrait en question différents des fondements de partis d'aménagement.

Il s'agirait par exemple :

- Du projet de NPRNU des quartiers Sud qui a été bâti sur le principe d'une rocade apaisée grâce à un trafic largement diminué par le délestage lié à la LEO ;
- De la création d'une voie de tram sur le pont Daladier qui serait rendue difficilement réalisable en l'absence d'un ouvrage de traversée supplémentaire sur le Rhône (T3) ;
- De la transformation de la rocade ouest en boulevard urbain avec prédominance de modes doux pour accéder au quartier Confluence, qui serait rendue impossible à réaliser sans la diminution du trafic routier liée à la LEO.

Par ailleurs, les mesures compensatoires au projet LEO devaient permettre un abaissement des fonds de la Durance. En l'absence de ces abaissements, le système d'endiguement d'Avignon ne pourrait être autorisé réglementairement et l'urbanisation à l'arrière (extension Hôpital, ...) ne serait plus possible.

Parmi les autres mesures compensatoires prévues en lien avec la réalisation de la LEO, figuraient la création d'une passe à poisson sur le seuil 68 de la Durance, la remise en état écologique de zones dégradés en bordure de Durance. Ces mesures seraient également abandonnées dans le cas d'une décision d'arrêt du projet.

Pollution et bruit maintenu pour 10 à 15 ans de plus pour les habitants

Sans réalisation de la LEO, itinéraire de substitution, le trafic routier resterait localisé sur les grands axes sur lesquels il circule aujourd'hui : rocade Charles de Gaulle, Pont Daladier, RD 35 à Rognonas, RD28 à Noves. Ainsi, les riverains de ces infrastructures continueraient à subir les conséquences d'un trafic lourd. A titre d'exemple, sur la rocade Charles de Gaulle, la non réalisation de la LEO se traduirait par le maintien d'un tiers du trafic des 30 à 40 000 véhicules qui circulent quotidiennement.

Sur l'ensemble du territoire de l'aire urbaine d'Avignon, la non réalisation de la LEO ne permettrait pas de réduire l'exposition à la pollution de près de 40 000 personnes.