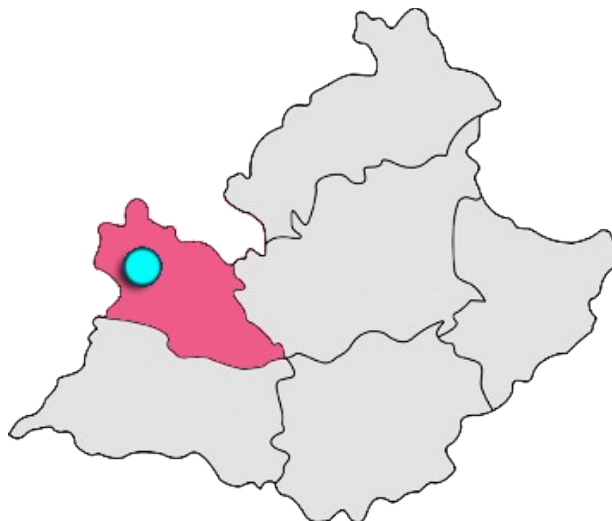


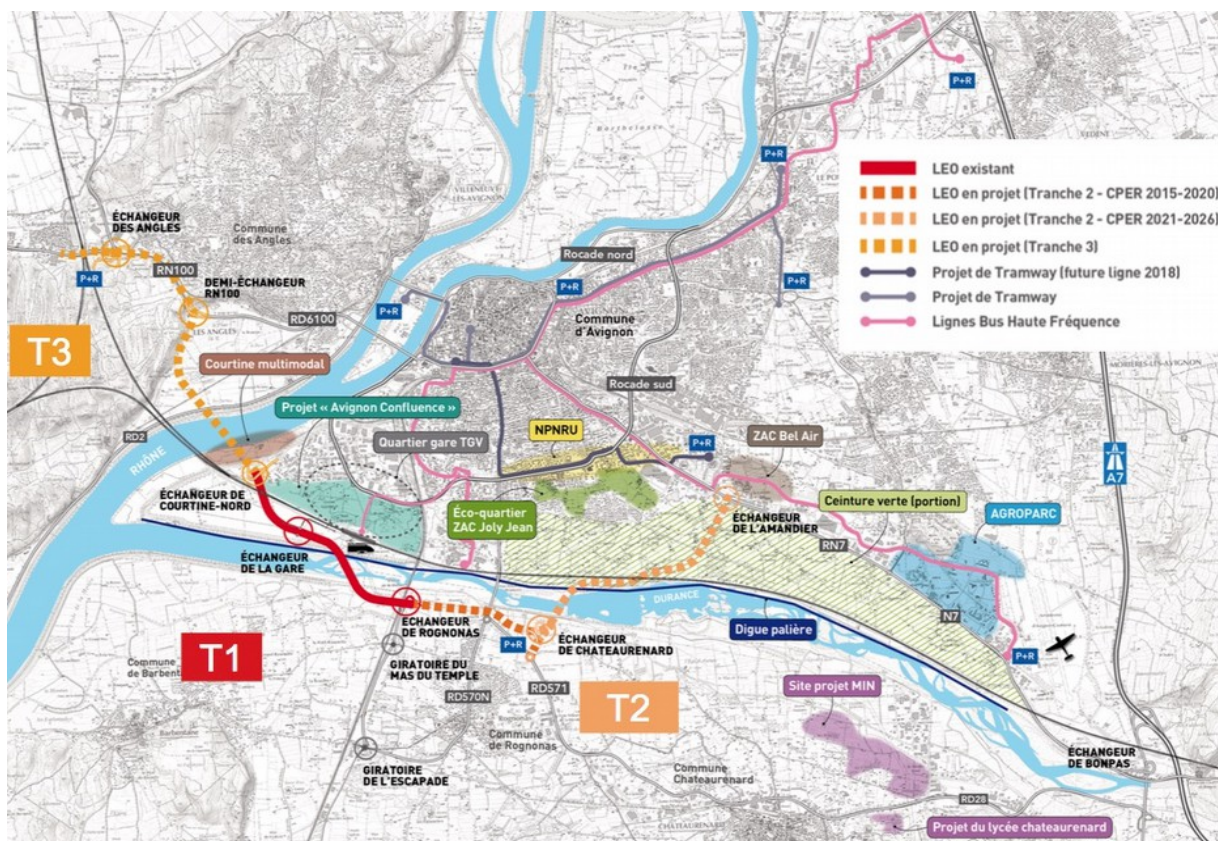
RN 1007 / Liaison Est-Ouest au Sud d'Avignon (LEO)



1. Plan de situation.....	2
2. Visualisation de l'environnement.....	2
3. Contexte territorial et enjeux socio-économiques.....	3
4. Objectifs de l'opération.....	4
5. Description de l'opération.....	4
6. Caractéristiques techniques.....	6
7. Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles.....	7
8. Volet financier.....	8



1. Plan de situation



Liaison Est-Ouest au Sud d'Avignon

2. Visualisation de l'environnement



Viaduc de franchissement de la Durance (T1)
— source : studio Magellan

3. Contexte territorial et enjeux socio-économiques

3.1. Le territoire concerné par le projet en quelques chiffres¹

- La ville d'Avignon et son aire urbaine sont un territoire dynamique, attractif et à fort rayonnement :
 - **180 000 habitants** sur le territoire dont **86 000** sur Avignon,
 - **+ 1,23% hab./an** à l'échelle de l'agglomération Avignonnaise.
- L'aire urbaine d'Avignon est située à la croisée de :
 - **2 régions** attractives : **Occitanie** (+ 1,4% hab./an) et **Provence-Alpes-Côte d'Azur** (environ +1% hab./an),
 - **3 départements** : Vaucluse, Bouches-du-Rhône et Gard.

3.2. Enjeux socio-économiques à prendre en compte dans le projet

Le territoire du Grand Avignon est caractérisé par des espaces urbains, agricoles et naturels de grande qualité qui participent de l'attractivité et du dynamisme démographique, économique et touristique du territoire.

Avignon est le moteur de dynamisme économique de son bassin de vie avec des centres et pôles d'activités économiques structurants (ZAC d'Avignon Nord, ZAC d'Avignon Sud, Courtine, ...) qui ont une forte influence sur les déplacements sur un territoire caractérisé par la présence du Rhône, de la Durance et leurs confluent, à la jonction du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône et du Gard.

Aujourd'hui 70% des déplacements journaliers au sein de l'agglomération avignonnaise s'effectuent en voiture avec un fort trafic de transit qui converge vers Avignon² via les axes de desserte principaux (RN 7 et rocade d'Avignon).

La configuration historique de la ville (remparts, hyper-centre très dense peu propice à la voiture, ...) ainsi que les franchissements du Rhône et de la Durance rendent la circulation routière et l'accès à Avignon par la route problématiques.

Les collectivités locales ont engagé des politiques ambitieuses de déplacements avec une volonté de report modal vers le train et les transports en commun :

- reconstitution de l'étoile ferroviaire d'Avignon vers Carpentras, Cavaillon ;
- création du tramway d'Avignon ;
- développement des mobilités douces : piétonnisation, pistes cyclables, ...

Cependant, ces projets ambitieux ne peuvent à eux-seuls répondre à l'ensemble des besoins de mobilité actuels et futurs des habitants d'Avignon, son agglomération mais aussi de ses visiteurs et touristes.

Il est indispensable d'apporter en complément aux réponses favorisant les mobilités douces et les modes de transports collectifs, une réponse routière à la mesure des enjeux.

Il s'agit donc de développer dans une cohérence d'ensemble une politique visant à améliorer

¹ Sources : diagnostic CUCS 2012-2014 ; SCoT du bassin de vie d'Avignon (16 déc. 2011) ; données DREAL PACA

² Sources : Diagnostic CUCS 2012-2014

les mobilités selon différents modes en favorisant l'intégration urbaine et paysagère des différents aménagements.

La bonne desserte des secteurs stratégiques et commerciaux en développement est notamment très importante, de même que la préservation des potentialités agricoles et des patrimoines naturels et culturels d'Avignon.

La problématique des déplacements représente ainsi un réel enjeu (inter-modalité entre les différents réseaux de transports, développement de TCSP et du tramway en réponse au problème de congestion , ...) pour l'agglomération.

4. Objectifs de l'opération

- Améliorer la desserte de l'agglomération** en renforçant sa liaison aux principaux pôles régionaux ;
- Délester le centre d'Avignon et faciliter les circulations de transit ;**
- Faciliter l'accès aux grands équipements structurants** : gare TGV, hôpital, parcs d'activités (Courtine, Agroparc, Cap Sud, Les Angles, etc.).

5. Description de l'opération

Le projet de liaison Est-Ouest au Sud d'Avignon (LEO) consiste à terme à réaliser sur 15 km un contournement routier de l'agglomération d'Avignon.

Le projet comprend trois tranches (voir *supra*.).

- T1** entre l'échangeur de Courtine Nord et Rognonas, incluant la déviation de Rognonas ;
- T2** entre l'échangeur de Rognonas et l'échangeur de l'Amandier (RN 7) ;
- T3** entre l'échangeur de Courtine Nord et le giratoire des Angles (RN 100).

La Tranche 1 (T1) a été mise en service en 2010.

Elle inclut la déviation de la RN 570 à Rognonas, entre le carrefour giratoire plan de l'Escapade (RD 34) et le carrefour giratoire plan du Mas du Temple (RD 35). Cette déviation est construite à 2x1 voie provisoirement avec possibilité de passage ultérieur à 2x2 voies.

La réalisation de la T1 a nécessité la réalisation d'ouvrages importants :

- **viaduc de 740 m de long pour franchir la Durance.** Afin de limiter le nombre de points d'appui dans le lit de la rivière, il a été décidé de réaliser le pont en tablier unique et de réaliser les piles situées dans le lit de la rivière avec une forme elliptique pour en minimiser les impacts,
- **pont de franchissement de la ligne LGV.** Cet ouvrage a été réalisé en 1997 lors de la construction de la LGV en prévision de la réalisation de la LEO,
- **pont de franchissement de la ligne ferroviaire Paris-Lyon-Marseille.** Construit à côté de la voie ferrée, il a été poussé à son emplacement définitif en une seule nuit, afin de limiter les contraintes sur la circulation ferroviaire,
- **échangeur de Rognonas,**

- **digues renforcées et surélevées** pour protéger les secteurs urbanisés de Rognonas et de Barbentane contre les inondations.

Les voies déviées (ex RN 570 dans la traversée de Rognonas) ont fait l'objet d'une requalification, après la mise en service de la T1 de la LEO, pour développer les modes doux et améliorer l'espace public urbain.

Lors de la réalisation de la T1, des dispositions exemplaires ont été prises en termes d'environnement, notamment :

- **pour la préservation de la bio-diversité des zones naturelles traversées ou proches** (hérons, roselières, castors et autres espèces faunistiques et floristiques remarquables) via des mesures d'accompagnement significatives : suivi des espèces, balisage des stations d'espèces protégées, ...
- **pour la prise en compte des enjeux liés à l'eau et aux risques naturels**, via un management environnemental du chantier qui a notamment permis de respecter les écoulements naturels, de restaurer les milieux naturels de la Durance et le délimonage des îlots de la rivière.

❑ **Les études de la Tranche 2 (T2) et de la tranche 3 (T3) ont été relancées en 2011.**

Le projet relatif à la T2 prévoit un raccordement de la LEO à la RN 7 dans le secteur de l'Amandier. Les emprises foncières à acquérir ont été définies dans les études d'avant-projet en 2012. Elles sont suffisamment larges pour permettre la réalisation des aménagements requis à long terme.

Pour la T3, les acquisitions foncières sont engagées sur la base du projet qui a été déclaré d'utilité publique en 2003. La création d'une barrière de péage nécessitera une nouvelle Déclaration d'Utilité Publique et des acquisitions foncières complémentaires.

❑ **Le gouvernement a classé, suite à la publication du rapport de la commission mobilité 21 en juillet 2013, en « priorité 2 » soit à engager entre 2030 et 2050.**

Le projet de LEO s'inscrit cependant dans un projet global de territoire : il permet d'apporter des réponses en matière de congestion et d'écoulement du trafic, complète l'offre de transport en commun en site propre en cours et accompagne les projets de développement économique (projet terminal multimodal Courtine, MIN de Chateaurenard, , quartier gare tgv, ...).

❑ **Réunion interministérielle validant la reprise des études en septembre 2016.**

Suite à la détermination des élus affichée dans le comité de pilotage du 28 septembre 2016, le ministère des transports a confirmé sa volonté de mettre en place une convention de financement sur la totalité de la tranche 2 à 2x1 voies avec une inscription à l'avenant du Contrat de Plan État Région 2015-2020 des premiers travaux de la tranche 2.

❑ **Comité de Pilotage du 28 septembre 2016**

Le Comité de Pilotage a validé le calendrier de réalisation de la tranche 2 et son plan de financement avec un horizon de réalisation en 2025 grâce aux consensus des collectivités.

La Tranche 3 sera réalisée dans la suite de la tranche 2, dans le cadre d'une mise en concession.

6. Caractéristiques techniques

6.1. Caractéristiques principales : Tranche 1 et déviation de Rognonas (mise en service en octobre 2010)

Trafic sur l'itinéraire Trafic estimé de 40 000 à 50 000 véhicules / jour à l'horizon de 2030, une fois les tranches T2 et T3 réalisées
Type de voies <ul style="list-style-type: none">○ 2x2 voies pour la tranche 1○ 2x1 voie pour la déviation de Rognonas
Nature de l'infrastructure <ul style="list-style-type: none">○ Route express en tracé neuf pour la tranche 1 de la LEO○ Déviation d'agglomération en tracé neuf pour la déviation de Rognonas.
Maîtrise d'ouvrage publique
Longueur du projet <ul style="list-style-type: none">○ 3,8 km pour la tranche 1○ 1,4 km pour la déviation de Rognonas
Requalification des voies <ul style="list-style-type: none">○ 2,5 km pour la traversée de Rognonas○ Environ 5 km pour la traversée d'Avignon
Ouvrage d'art 1 ouvrage d'art non courant sur la Durance (740 m pour le viaduc situé en aval)

6.2. Caractéristiques principales : Tranche 2

Trafic sur l'itinéraire Trafic estimé de 40 000 à 50 000 véhicules / jour à l'horizon de 2030, une fois les tranches T2 et T3 réalisées
Type de voies : 2x1 voie (et 2x2 voies à terme)
Nature de l'infrastructure : route express en tracé neuf
Maîtrise d'ouvrage publique
Longueur du projet : 5,8 km
Ouvrage d'art 1 ouvrage d'art non courant sur la Durance (700 m pour le viaduc situé en amont)
Tracés neufs définitifs Définis et soumis à l'enquête parcellaire en janvier 2013

6.3. Caractéristiques principales : Tranche 3

Trafic sur l'itinéraire
Trafic estimé de 40 000 à 70 000 véhicules / jour à l'horizon de 2030, avec la T2 réalisée
Type de voies
2x2 voies + 2x3 voies (montée des Angles)
Nature de l'infrastructure
Route express en tracé neuf – envisagée à péage au droit du pont sur le Rhône
Maîtrise d'ouvrage privée (concession)
Longueur du projet : 3,7 km
Ouvrage d'art
1 ouvrage d'art exceptionnel sur le Rhône
Tracés neufs définitifs
Défini et soumis à l'enquête parcellaire en janvier 2013

7. Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles

Étapes clés

01/09/1999	Parti d'aménagement de la LEO arrêté par décision ministérielle
08/11/2001	Avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle
16/10/2003	Décret de déclaration d'utilité publique (DUP) pour les trois tranches de la LEO, y compris la déviation de Rognonas
2005 à 2010	Travaux de réalisation la T1
Octobre 2010	Inauguration et mise en service de la T1 (nouvelle RN 1007) et de la déviation de Rognonas
21 mars 2012	Signature du protocole d'accord pour le financement de la T2 à hauteur de 180 M€
2 mai 2012	Décision ministérielle commandant les études préalables à une nouvelle DUP suite à la décision du COPIL du 27 mai 2011 de réaliser la T3 sous concession
14 janvier 2012	Démarrage des enquêtes parcellaires pour la T2 et la T3 dans le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône et le Gard
Été 2013 (1)	Suite à la publication du rapport de la commission mobilité 21, le projet est classé en priorité 2, à engager entre 2030 et 2050
2013 2015	Début des acquisitions foncières (par expropriation, ou selon opportunités et mises en demeure)
	Études de conception détaillées pour la T2 Études préalables à la DUP pour la T3 et nouvelles procédure de concertation et d'enquête publique

Échéances prévisionnelles

2016-2020	Acquisitions foncières (par expropriation, ou selon opportunités et mises en demeure)
2016	Reprise des études sur un nouveau référentiel (2x1 voie) suite à une réunion interministérielle validant la demande des élus du territoire d'inscrire les travaux de la LEO au CPER 2015-2020
2017/2018	Études de projet consultation des entreprises Démarrage des premiers travaux (dévoisement de réseaux...) sur la tranche 2
2025	Echéance prévisionnelle de mise en service de la tranche 2 (en cas de mobilisation favorable des crédits de tous les co-financeurs aux contrats de financement à venir)"

(1) : Suite à l'avis de la commission « mobilité 21 », le gouvernement a décidé le 9 juillet 2013 de classer la LEO (tranches T2 et T3) dans les opérations dont les travaux sont à engager à partir de 2030, et qu'il convenait de mener les études et procédures en cohérence avec ce nouvel objectif.

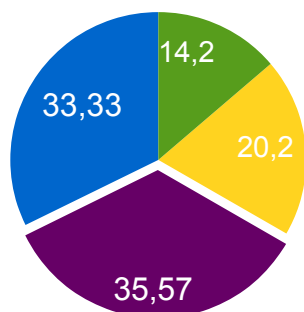
8. Volet financier

8.1. Montant de l'opération

- Coût total de la réalisation de la T1 : 136 M€ (+3 M€ pour la requalification de l'ex RN 570)
- Coût estimé de la réalisation de la T2 à 2X1 voie : 143 M€ pour les travaux (valeur 2014)
- Coût estimé de la réalisation de la T3 : 216 M€ (valeur 01/2015) pris en charge par le futur concessionnaire

8.2. Clés du financement

Tranche 1



Financement déjà réalisé selon les clés de répartition suivantes :

État : 33,33 %

Région PACA : 35,57 %

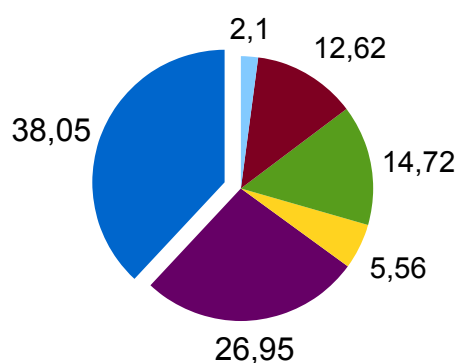
Conseil Départemental 13: 20,2 %

Conseil Départemental 84: 14,2 %



Les partenaires cofinanceurs du projet

Tranche 2



Financement des travaux engagés selon les clés de répartition suivantes :

État : 38,05 %

Région PACA : 26,95 %

Conseil Départemental 13: 5,56 %

Conseil Départemental 84: 14,72 %

Grand Avignon : 12,62 %

Terre de Provence : 2,1 %



Les partenaires cofinanceurs du projet

40 M€ de travaux sont programmés pour la période 2015-2020

Tranche 3

Le financement de la Tranche 3 est aujourd'hui envisagé dans le cadre d'une concession privée.