



Opération

Liaison Est-Ouest au Sud d'Avignon (LEO) - RN1007

Sommaire

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

Plan de situation



Tranche 1 (T1) : section entre l'échangeur de Courtine-Nord et l'échangeur de Rognonas, mise en service en 2010, réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat
Tranche 2 (T2) : section entre l'échangeur de Rognonas et l'échangeur de l'Amandier
Tranche 3 (T3) : section entre l'échangeur de Courtine-Nord et le giratoire des Angles

Liaison Est-Ouest au sud d'Avignon — source : studio Magellan

Visualisation de l'environnement



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

Contexte territorial et enjeux socio-économiques

Le territoire concerné par le projet en quelques chiffres*

- 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 : **Languedoc-Roussillon** (+ 1,4% hab./an) et **Provence-Alpes-Côte d'Azur** (environ +1% hab./an)
 - **3 départements** : Vaucluse, Bouches-du-Rhône et Gard

* source : Diagnostic CUCS 2012-2014 ; SCoT du bassin de vie d'Avignon (16 déc.2011) ; données DREAL

Enjeux socio-économiques

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 Avignon* via les axes de desserte principaux (RN7 et rocade d'Avignon).

La configuration historique de la ville (remparts, hypercentre 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, Cavailon
- 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 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.

* source : Diagnostic CUCS 2012-2014

Objectifs de l'opération

Objectifs

- **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...)

Description de l'opération

Description générale

Le projet de liaison Est-Ouest au Sud d'Avignon (LEO) consiste à réaliser sur 15 km un contournement routier à 2x2 voies 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 RN570 à Rognonas, entre le carrefour giratoire plan de l'Escapade (RD34) et le carrefour giratoire plan du Mas du Temple (RD35). 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 avait 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
- **Echangeur de Rognonas**
- **Digues renforcées et surélevées** pour protéger les secteurs urbanisés de Rognonas et de Barbentane contre les inondations.

Les voies déviées (ex RN570 dans la traversée de Rognonas) font 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 terme 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 humains 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 RN7 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 permettent la réalisation des aménagements requis à long terme. Les aménagements qui seront réalisés dans une 1ere phase avec le financement actuel seront adaptés aux besoins à l'horizon 2020, et seront compatibles avec les besoins ultérieurs 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 DUP et des acquisitions complémentaires.

Caractéristiques techniques

Caractéristiques principales : Tranche 1 et Déviation de Rognonas

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 :

- 2x2 voies pour la tranche 1
- 2x1 voie pour la déviation de Rognonas

Nature de l'infrastructure :

- 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 :**

- 3,8 km pour la tranche 1
- 1,4 km pour la déviation de Rognonas

Requalification des voies :

- 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)

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 la T3 réalisée

Type de voies :

2x2 voies

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 :

Défini et soumis à l'enquête parcellaire en janvier 2013

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

Avancement de l'opération et échéances prévisionnelles

Étapes-clef

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.
21/02/2005	Décision ministérielle d'approbation de l'avant-projet sommaire modificatif.
2005 à 2010	Travaux de réalisation la T1.
Octobre 2010	Inauguration et mise en service de la T1 (nouvelle RN1007) 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.

Échéances prévisionnelles

2012-2014	Acquisitions foncières (par expropriation, ou selon opportunités et mises en demeure).
2013-2014	Études de conception détaillées pour la T2 et études préalables à la DUP pour la T3.
2014	Nouvelle enquête d'utilité publique pour la T3.
2015-2016	Démarrage des travaux pour la T2.
2018-2019	Démarrage des travaux de la T3.
2020-2021	Mise en service de la T2.
2022	Mise en service de la T3.

Volet financier

Montant de l'opération

- coût total de la réalisation de la T1 : 127M€ (+3M€ pour la requalification de l'ex RN570)
- coût estimé de la réalisation de la T2 : 180M€ (valeur 2010) à inscrire aux prochains [PDMI](#)
- coût estimé de la réalisation de la T3 : 165M€ (valeur 2010) pris en charge par le futur concessionnaire

Clés du financement

TRANCHE 1

Financement déjà réalisé selon les clés de répartition suivantes :

Etat : **33,33 %** - Région PACA : **35,57 %** - Conseil Général 84 : **14,2 %** - Conseil Général 13 : **20,2 %**



les partenaires cofinanceurs du projet

TRANCHE 2

Montage financier en cours, clés de financement pressenties :

(protocole de financement du 21 mars 2012) :

Etat : **38,05 %** - Région PACA : **25 %** - Conseil Général 84 : **16,67 %** - Conseil Général 13 : **5,56 %** - Grand Avignon : **14,72%**



les partenaires cofinanceurs du projet

TRANCHE 3

Financement par concessionnaire privé