



R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



ALAIN DUFAUT

SÉNATEUR
DE VAUCLUSE

JEAN-MARC
ROUBAUD

DÉPUTÉ DU GARD

BERNARD REYNES

DÉPUTÉ DES BOUCHES-
DU-RHÔNE

Avignon, le 14 juin 2011

Monsieur Nicolas SARKOZY
Président de la République
55 rue du Faubourg Saint-Honoré
75008 PARIS

Réf. : AD/AJD/47/0509/408

Monsieur le Président,

Si nous nous adressons à vous aujourd'hui sur le devenir de la liaison Est-Ouest (LEO), voie rapide reliant à terme les autoroutes A7 et A9 par le sud d'Avignon, c'est après avoir épuisé toutes les formes d'interrogation avec les ministres de votre gouvernement (Messieurs Borloo, Falco, Bussereau, Devedjian) mais également avec Monsieur le Premier Ministre, aussi bien par le biais de questions orales, questions écrites, courriers, rendez-vous avec leur chef de cabinet respectif, sans jamais avoir eu de réponse précise sur la réalisation future de la deuxième phase de la LEO. Par ailleurs, nous avons sollicité, en vain à ce jour, un entretien avec votre Directeur de Cabinet, Monsieur le Préfet FREMONT.

Toutes ces interrogations ont été relayées par les différents parlementaires territorialement concernés : les députés-maires Marie-Josée Roig (Avignon 84), Jean-Marc Roubaud (Villeneuve les Avignon 30) et Bernard Reynes (Châteaurenard 13), et les trois sénateurs de Vaucluse : Claude Haut Président du Conseil Général de Vaucluse, Alain Milon et Alain Dufaut.

Le décret d'utilité publique de la liaison est-ouest au sud d'Avignon (LEO) et de la déviation de Rognonas a été publié le 17 octobre 2003. L'arrêté inter-préfectoral « loi sur l'eau » a été signé le 8 août 2003. Il s'agit de la section centrale d'une voirie qui devrait à terme relier l'A7 et l'A9.

La LEO se développe sur une longueur de 13 kilomètres environ entre la commune des Angles dans le Gard à l'ouest, et le carrefour de l'Amandier à Avignon à l'est, traversant ainsi 3 départements (Gard, Bouches du Rhône, et Vaucluse) et deux régions (Languedoc Roussillon et Provence Alpes Côte d'Azur).

Avant sa réalisation complète à deux fois deux voies, une première phase est prévue.

Une partie de cette première phase est en construction et sera mise en service mi 2010. Elle comportera deux fois deux voies, entre le giratoire de Courtine Nord, sur Avignon, et le giratoire de Rognonas, ainsi que la déviation de Rognonas à deux fois une voie. Cette première partie comprend le franchissement aval de la Durance et ne respecte pas les engagements de l'Etat conformément au CPER.

Cette première phase comporte également la réalisation dans un deuxième temps, d'une section à deux fois une voie entre le giratoire de Châteaurenard et le carrefour de l'Amandier. Cette partie, dont le chantier n'est pas lancé à ce jour, comprend le franchissement amont de la Durance qui, d'après le CPER, aurait dû être réalisé en simultané avec le pont aval.

Dans le cadre du plan de relance, nous vous avons sollicité par courriers. Le ministre chargé de la mise en œuvre du plan de relance, Patrick Devedjian, répondait au Sénateur Alain Dufaut par lettre du 19 février 2009, « **que le projet de la LEO ne pouvait malheureusement pas être retenu à ce stade, étant donné son degré d'avancement : la poursuite du projet sera examinée dans le cadre des réflexions menées sur l'élaboration du schéma national des infrastructures des transports, prévu par l'article 15 de la loi Grenelle. Cette situation ne permet pas d'envisager un démarrage des travaux de la LEO dans les délais compatibles avec ceux du plan de relance.** »

Pour bien connaître l'historique du dossier, nous considérons que cet argument n'est pas recevable ! En effet, étant donné l'avancement du dossier, il était tout à fait possible de démarrer le chantier du franchissement amont de la Durance (construction de l'ouvrage d'art non courant à deux fois une voie) dans le cadre du plan de relance.

Le projet de cet ouvrage d'art non courant (POA) a en effet été achevé en mai 2006 par la DDE de Vaucluse, en bénéficiant de l'assistance conseil de la division ouvrages du CETE. Ce dossier spécifique a, de plus, fait l'objet d'un avis du SETRA le 12 octobre 2006. Il suffisait donc que l'Inspecteur Général approuve ce dossier.

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est désormais assurée par le directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) par délégation du Préfet de Région PACA.

Le franchissement comporte deux ouvrages (tablier sud et tablier nord). Dans un premier temps, pour permettre deux fois une voie, seul le tablier nord, de 15 mètres de largeur, serait construit.

Le prix TTC de ce premier ouvrage est estimé dans le projet d'ouvrage d'art entre 25 millions d'€ (solution béton) et 29 millions d'€ (solution mixte). Dans son avis, le SETRA a signalé que la construction simultanée des deux tabliers pourrait être globalement bien moins coûteuse que la construction successive.

Fort de ce qui précède, le calendrier aurait pu être le suivant : 6 mois pour le choix d'un maître d'œuvre - 3 mois pour le DCE - 7 mois pour la consultation des entreprises.

En clair, la construction de cet ouvrage d'art pouvait donc être envisagée moins d'un an à peine après le choix du maître d'œuvre, et dans ces conditions, ces travaux étaient et sont toujours compatibles avec ceux du plan de relance.

L'autre argument majeur qui nous est opposé pour un démarrage rapide de la 2^{ème} phase, consiste à évoquer le Grenelle de l'Environnement et de s'assurer que la réalisation de la LEO telle qu'elle est définie par la DUP du 17 octobre 2003, est désormais compatible avec les règles du Grenelle de l'Environnement.

C'est donc dans les opérations susceptibles d'être inscrites au schéma national des infrastructures de transport qui découle du Grenelle de l'Environnement, que la liste des projets retenus devrait être fixée en 2009, et nous savons que la LEO a été retenue dans les 8 projets retenus de la région PACA.

Aussi, nous considérons que la réalisation de la LEO dans sa globalité est non seulement absolument nécessaire pour le devenir économique de notre bassin de vie, mais qu'elle répond de plus tout à fait aux exigences imposées pour le Grenelle de l'Environnement.

La réalisation complète de la LEO entre les autoroutes A7 et A9, en facilitant les franchissements du Rhône et de la Durance aujourd'hui saturés, est, en effet, fondamentale pour accrocher le bassin économique de la région d'Avignon au réseau des grandes métropoles. Elle permet par ailleurs de relier les principales activités économiques aux nœuds importants des réseaux de transport (gare TGV et zone de courtine secteur stratégique en mutation, aéroport, carrefours routiers, échangeurs autoroutiers, ports fluviaux, parc des expositions, technopôle de l'Agroparc...)

La réalisation de l'intégralité de la section centrale de cette infrastructure crée en effet les conditions indispensables suivantes :

- Une limitation du trafic automobiles sur les principaux axes structurants du centre de l'agglomération d'Avignon, particulièrement sur les boulevards autour des remparts, sur la rocade Charles de Gaulle, dite « rocade sud », sur les radiales qui convergent vers le centre et sur les franchissements du Rhône (pont de l'Europe, pont Daladier)
- Une évolution de la répartition des trafics sur l'ensemble du réseau routier, dans le sens d'une meilleure différenciation de chacun des flux et d'une clarification de la hiérarchisation du réseau, donc à une optimisation de son fonctionnement
- La requalification des voies existantes sur lesquelles pourront être mis en œuvre des projets favorisant les modes alternatifs à la voiture particulière
- Le rééquilibrage entre les différents modes de transports

Plusieurs réflexions en cours au sein de l'agglomération d'Avignon anticipent d'ailleurs d'ores et déjà ces effets qui répondent directement aux enjeux du Grenelle de l'Environnement.

Un des objectifs du projet de SCOT du bassin de vie d'Avignon est d'assurer la mise en réseaux des différents pôles de l'armature urbaine du bassin de vie d'Avignon ; il propose, en lien avec le plan de déplacement urbain (PDU) du Grand Avignon et le développement du TER, d'adosser le « réseau de ville » sur un réseau de transports en commun efficace, inter modal et étendu à l'ensemble du territoire.

Il va donc de soi que toutes ces raisons (1^{ère} tranche en cours - études terminées pour le pont amont sur la Durance - compatibilité du projet avec les préconisations du Grenelle et l'urgence économique de cette réalisation ne serait-ce que pour avoir enfin un accès raisonnable à la gare TGV) militent pour l'enclenchement des travaux de la deuxième phase de la section centrale de la LEO le plus rapidement possible.

Nous vous rappelons, avant de terminer, que toutes les collectivités locales concernées sont prêtes à participer au financement de cette infrastructure de compétence Etat, si l'Etat organise enfin le tour de table que l'on nous avait annoncé il y a deux ans et qui a toujours été différé. Nous avons déjà contribué au financement de la première phase dans le cadre du dernier contrat de plan Etat/Région, et étions prêts à financer partiellement le P.P.P. qui était envisagé (au total il reste environ 250 millions d'€ à financer).

Il nous serait donc infiniment agréable que des décisions soient enfin prises pour satisfaire les souhaits de tous les élus et partenaires économiques de tout notre bassin de vie.

Nous sommes bien évidemment prêt à participer à toutes réunions de nature à débloquer, une bonne fois pour toutes, la deuxième phase de la liaison Est-Ouest.

Restant à votre disposition pour tout renseignement complémentaire, et avec nos remerciements anticipés, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Bernard REYNES

Jean-Marc ROUBAUD

Alain DUFAUT