

Avignon, le 3 Mars 2021

**S'il y a bien un projet dont on parle sur Avignon de manière récurrente depuis des années et des années, c'est bien celui de la liaison est-Ouest, dite voie LEO, dont la déclaration d'utilité publique date de 2003.**

Si tel est le cas, c'est que **la pertinence d'une voie de contournement périphérique permettant de désengorger la ville-centre s'impose incontestablement en raison de la configuration même de la ville**, tant d'un point de vue géographique (confluence entre le Rhône et la Durance) que d'un point de vue administratif (croisée de deux Régions et trois départements). **Seule la réalisation de cette voie de contournement permettra à la ville d'Avignon de sortir de la spirale** dans laquelle elle est tombée depuis de nombreuses années et qui fait de cette ville historique, inscrite au patrimoine mondial de l'UNESCO, **un exutoire naturel au trafic de transit –est/ouest et nord/sud-** devenu au fil des ans de plus en plus prégnant et handicapant car facteur de multiples nuisances (pollution, bruit, insécurité routière, santé publique...) pour tous les habitants, et plus particulièrement pour les 20 000 riverains du Bd Charles De Gaulle, autrement appelé la Rocade.

Cette pertinence se pose avec une acuité telle qu'aujourd'hui **elle est devenue une urgence sanitaire, environnementale, urbaine, territoriale et humaine.**

D'abord parce que **personne ne peut se satisfaire de la réalisation d'une tranche 1, qui a coûté plus de 130 M€ et qui s'avère inutile pour le territoire, au moins pour la ville-centre, depuis qu'elle a été inaugurée. Calibrée pour recevoir un trafic journalier de 40 à 50 000 véhicules, seuls 12 000 sont aujourd'hui recensés.** Aucun report significatif de circulation empruntant la rocade n'a été constaté depuis sa mise en service en 2010.

Mais aussi parce qu'aujourd'hui s'offre **une opportunité exceptionnelle de transformation profonde (enfin !) du cadre et de la qualité de vie de tous les habitants des quartiers sud d'Avignon, grâce au projet de rénovation urbaine, dit projet NPNRU, amené à se déployer sur près d'une décennie de 2020 à 2030.** Au-delà des enjeux de rénovation/réhabilitation des résidences et équipements publics de proximité, au-delà des opérations de démolition/reconstruction, **nous nous donnons les moyens d'apaiser, de végétaliser, de requalifier le Boulevard Charles de Gaulle** en lui adjoignant une voie verte au nord dévolue aux mobilités douces (qui vient ainsi compléter la voie dédiée au tramway, transport en commun en site propre, réalisée au sud), en la ponctuant régulièrement de parvis traversant sécurisés et apaisés pour retisser du lien entre les quartiers résidentiels situés de part et d'autre (parvis des Olivades, esplanade culturel de la bibliothèque JL Barrault, parvis des Sources...) et en diminuant l'emprise des voitures par l'élargissement du terre-plein central permettant de sauvegarder le patrimoine arboré (pins parasol) qui la jalonne depuis près de 50 ans.

Enfin parce que **les attermoissements de l'ensemble des acteurs publics pendant près de 20 ans et les retards qui en ont découlé, ont exposé de manière inconsidérée à des risques sanitaires et respiratoires, une population prise en otage de ces hésitations. C'est donc bien d'un enjeu de santé publique, et par là de protection des habitants, dont on parle également.**

**Pour toutes ces raisons, en tant que Maire, et au nom de l'ensemble des Avignonnaises et des Avignonnais, je me dois de réaffirmer qu'il y a urgence à finaliser et à voir enfin se concrétiser la voie de contournement routier de la ville d'Avignon –dite voie LEO-.**

**Pour autant, pouvons-nous agir comme si depuis 2003, notre territoire, notre ville n'avaient pas évolué ?**

**Assurément NON, car en 20 ans, notre ville s'est profondément transformée, a beaucoup évolué et s'est développée au travers notamment de nouveaux quartiers.**

**Assurément NON, car en 20 ans, nos vies se sont profondément elles aussi transformées, s'accéléralent, se fragmentant, nous obligeant à multiplier les déplacements quotidiens avec une très large domination, à l'échelle de notre agglomération, des déplacements en voiture.**

**Il est évident que le projet tel qu'il nous est proposé aujourd'hui n'est plus adapté** et que l'arrivée au carrefour de l'Amandier sera tout aussi problématique en termes de pollution et de flux de trafic que l'est à l'heure actuelle le carrefour entre la Rocade Charles De Gaulle et l'Avenue Pierre Sépard. De même le niveau de pollution sur la ville, notamment sur la partie sud-est, restera élevé puisque nous n'aurons fait que déplacer de quelques centaines de mètres le problème : là où les habitants riverains du Boulevard C. De Gaulle auront gagné en qualité de vie, les habitants de St Chamand et du futur quartier Bel Air y auront, eux, beaucoup perdu.

**Il est évident aussi qu'au regard de l'urgence climatique qui se pose à nous tant à l'échelle monde qu'à l'échelle locale, nous ne pouvons minorer, et encore moins ignorer, les incidences écologiques, environnementales, hydrographiques et agricoles du projet, notamment pour les écosystèmes de la Durance et de la Ceinture Verte d'Avignon.** L'Etat lui-même les a reconnues au travers des avis défavorables rendus par la Commission Nationale de Protection de la Nature (CNPN) et par l'Autorité environnementale (Ae). Quant à l'Etat instructeur du projet, en l'occurrence la DREAL, il n'apporte dans son mémoire que peu de réponses concrètes, et à tout le moins, des réponses qui ne sont que partiellement satisfaisantes. Ainsi en est-il des mesures compensatoires qui sont données à voir en réponse à l'avis défavorable de la CNPN. Alors que c'est bien la biodiversité de la commune d'Avignon qui aura à souffrir du projet, aucune des mesures compensatoires annoncées ne la concernera. Le bilan net en termes de biodiversité sera donc bel et bien négatif pour la ville-centre.

**Par la consultation publique actuellement organisée, on nous précipite vers un choix qu'il est, en conscience, impossible de faire,** tant ce choix apparaît irresponsable et irraisonnable. Sous prétexte de l'urgence, ô combien cruciale et réelle, je l'ai déjà dit, à agir pour la ville-centre et ses habitants, notamment ceux qui subissent au quotidien un trafic de plus de 45 000 véhicules sous leurs fenêtres, nous devrions accepter ce projet, notamment parce qu'aucune autre alternative ne nous est donnée à voir. En refusant ce choix schizophrénique, n'est-ce pas l'occasion pour nous, acteurs locaux, citoyens de rappeler à l'Etat qu'il vient d'être condamné pour inaction climatique et qu'il est urgent 20 ans après, de penser différemment l'aménagement des territoires urbains ?

**Il ne s'agit pas pour nous de tomber dans le débat des pro et des anti LEO**, lui aussi quelque part est dépassé. Ce dont il s'agit, c'est simplement d'exposer des solutions alternatives qui existent bel et bien aujourd'hui, qui pour certaines d'entre elles ont l'avantage de ne rien coûter et qui permettront d'apporter une réponse globale aux enjeux de circulation qui se posent à l'échelle du bassin de vie d'Avignon depuis au moins deux décennies.

**La première de ces solutions est toute entière entre les mains de l'Etat et n'a aucune incidence financière. Elle vise à déclasser le Boulevard Charles de Gaulle aujourd'hui considéré encore comme une voie à grande circulation**, c'est-à-dire l'équivalent d'une autoroute en plein cœur urbain, à moins de 800 m. des remparts. Un simple décret du Premier Ministre suffit à acter ce déclassement. Ainsi la Rcade redeviendra un boulevard urbain. **La conséquence sera immédiate puisqu'il me sera alors possible en tant que Maire, de prendre des arrêtés limitant la circulation sur cet axe**, notamment en fonction des gabarits des véhicules voire selon les heures de la journée (on pense notamment à un arrêté interdisant la circulation des Poids Lourds au moins aux heures de pointe). Ces arrêtés en limitant la circulation de transit permettront de protéger les habitants résidents de part et d'autre du Boulevard C. De Gaulle.

**La deuxième de ces solutions vise à accompagner les collectivités locales (ville-centre et communes périphériques) désireuses de rebasculer le trafic de transit de camions sur les voies depuis toujours dévolues à cette circulation, à savoir les autoroutes.** Avignon et son bassin de vie présentent en effet la caractéristique d'être positionnés au cœur d'un triangle autoroutier délimité par l'A54 au sud, l'A9 à l'ouest et l'A7 à l'est. **Cette ambition sera notamment atteinte par un projet simple à mettre en œuvre, et qui semble aujourd'hui enfin programmé : ce dernier consiste à assurer une vraie connexion entre l'A7 et l'A9 au droit d'Orange.** Cet échangeur permettra de capter une part significative des flux camions est/ouest ou ouest/est entre les Régions sud-PACA et Occitanie, évitant ainsi nombre de poids lourds de transiter par la ville-centre comme ils le font aujourd'hui.

**La troisième des solutions serait d'obtenir de la société Vinci Autoroute, la mise en gratuité de la portion située entre les entrées/sorties Avignon-nord et Avignon-sud pour les actifs navetteurs, comme c'est déjà le cas dans de nombreuses agglomérations.** Tous les axes routiers nord/sud du Grand Avignon côté Vaucluse s'en trouveraient ainsi délestés au grand bonheur des habitants : on pense en particulier à la circulation devenue aujourd'hui problématique entre Sorgues/Le Pontet et Montfavet et entre Sorgues/Entraigues et Caumont-sur-Durance.

**Enfin la dernière des solutions, comme indiquée par le Maire de Rognonas dans sa contribution, consiste à réaliser et finaliser la voie de contournement –dite voie LEO- au sud de la ville d'Avignon.** C'est sur ce point qu'il nous semble impérieux d'étudier réellement la faisabilité et la comparaison d'un tracé rive gauche de la Durance par la jonction de la tranche 1 de la LEO au réseau routier du nord des Bouches-du-Rhône, en

recalibrant pour partie ce réseau existant, en aménageant une déviation au droit du centre-bourg de Châteaurenard permettant d'assurer la desserte du futur MIN, enfin en assurant un partage des flux Nord/Sud au niveau du Pont de Bonpas par la création d'une nouvelle entrée d'autoroute à Cabannes. Il me semble important de préciser que **cette solution a fait l'objet d'échanges consensuels avec les élus locaux du nord des Bouches-du-Rhône**. Sur ce point, **on peut regretter que des études permettant d'explorer réellement la solution présentée ci-dessus n'aient pas été enclenchées. Celle-ci ne correspond en effet en rien à l'option étudiée au début des années 1990 et reprise par la DREAL dans sa démonstration pour l'écartier**, notamment parce que la version proposée n'emprunterait pas les terres inondables de la rive gauche de la Durance, n'impacterait pas les sites NATURA 2000 et ne nécessiterait pas un élargissement du pont de Bonpas.

### **Pour conclure, nous souhaitons réaffirmer**

**l'urgence de réaliser une voie de contournement routier d'Avignon par le sud.** Nous le devons aux habitants des quartiers sud. Nous le souhaitons pour réussir l'ambition urbaine que nous nous sommes collectivement donnés pour transformer durablement le cadre de vie et la qualité de vie de ces quartiers. Nous le voulons pour faire de la ville-centre un territoire zéro transit et pour que demain la rocade C. De Gaulle redevienne un boulevard le long duquel il sera agréable de se balader et que petits et grands pourront enfin traverser sans crainte !

**l'urgence de déclasser, avec effet immédiat, la rocade, aujourd'hui considérée comme voie à grande circulation,** pour en finir avec son caractère éminemment routier, et lui donner un caractère urbain, et donc plus humain.

**l'urgence de démarrer les travaux de connexion des autoroutes A7 et A9 au droit d'Orange** permettant de rendre attractive, en terme de distance-temps, notamment pour les poids lourds en transit, la jonction est/ouest et ouest/est par le réseau autoroutier (au sud par Arles et au nord par Orange).

**l'urgence de permettre aux Maires du bassin de vie d'Avignon de retrouver leurs prérogatives pleines et entières en matière d'arrêtés afin d'interdire le trafic de transit,** notamment celui des poids lourds, sur l'ensemble de notre bassin de vie (regroupant rive gauche et rive droite de la Durance).

**l'urgence de négocier avec Vinci Autoroute, la gratuité pour les actifs navetteurs du tronçon autoroutier entre les entrées et sorties Avignon Nord et Avignon Sud,** comme c'est déjà le cas dans nombre d'agglomérations.

**l'urgence de réaliser de vraies études sur la faisabilité et la comparaison d'un tracé rive gauche de la Durance s'appuyant sur l'ossature du réseau routier existant dans le nord des Bouches-du-Rhône,** et en ce sens différent du projet envisagé et écarté dans les années 90.

**Cécile HELLE  
Maire d'Avignon**